ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 2287**

30 Νοεμβρίου 2007

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΥΠΑ/Δ2/44835/13481

Υιοθέτηση του Παραρτήματος (Annex) 3, έκδοση 16η, τροποποίηση 74 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας περί «Μετεωρολογικής Υπηρεσίας και Διεθνούς Αεροναυτιλίας» το οποίο έχει εκδοθεί βάσει της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35/Α) «Περί κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

β. Του ν.δ. 714/1970 (ΦΕΚ 238/Α), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1114/1981 (ΦΕΚ 74/Α) και 1340/1983 (ΦΕΚ 35/Α).

γ. Του π.δ. 56/1989 (ΦΕΚ 28/Α) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα Π.δ/τα 439/1989 (ΦΕΚ 190/Α), 19/1992 (ΦΕΚ 4/Α), 35/1993 (ΦΕΚ 13/Α) και 80/1996 (ΦΕΚ 62/Α).

δ. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250/Α) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κ.λπ.» (ΦΕΚ 71/Α) και όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του ν. 3270/2004 (ΦΕΚ187/Α/11.10.2004).

ε. Την υπ' αριθμ. Δ10/Α/23546/3284/23.6.2005 (ΦΕΚ/862/Β/24.6.2005) απόφαση του ΥΠΜΕ περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής με «εντολή Υπουργού» στους Διοικητή, Υποδιοικητές κ.λπ.

2. Το Παράρτημα (Annex) 3, της Σύμβασης του Σικάγου «Μετεωρολογική Υπηρεσία και Διεθνής Αεροναυτιλία» Έκδοση 16η, Τροποποίηση 74.

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρου Παραρτήματος.

4. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (Annex) 3, της Σύμβασης του Σικάγου, ειδικότερα την 16η έκδοση του Ιουλίου 2007, η οποία αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες εκδόσεις του και στην οποία έχουμε ενσωματώσει όλες τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ιστορική αναδρομή

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που σχετίζονται με τη μετεωρολογία υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το Συμβούλιο στις 16 Απριλίου 1948, σε εφαρμογή των διατάξεων του Άρθρου 37 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σικάγο, 1944), και ονομάσθηκε Παράρτημα 3 στη Σύμβαση με τον τίτλο Standards and Recommended Practices - Meteorological Codes. Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές ήταν βασισμένα σε συστάσεις της ειδικής συνόδου της Διεύθυνσης Μετεωρολογίας, που έγινε το Σεπτέμβριο του 1947.

Ο Πίνακας Α δείχνει την προέλευση των επακόλουθων τροποποιήσεων μαζί με ένα κατάλογο των βασικών θεμάτων που εμπλέκονται και των ημερομηνιών, κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ και πότε τέθηκαν σε εφαρμογή.

Ενέργειες των Συμβαλλομένων Κρατών

Γνωστοποίηση διαφορών. Εφιστάται η προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην υποχρέωση, που επιβάλλεται από το Άρθρο 38 της Σύμβασης, με την οποία τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να γνωστοποιούν στον Οργανισμό οποιεσδήποτε διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων, που περιλαμβάνονται στο παρόν Παράρτημα και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις αυτού. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να επεκτείνουν αυτήν την ενημέρωση σε οποιεσδήποτε διαφορές από τις Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα, και οποιεσδήποτε τροποποιήσεις αυτών, όταν η ενημέρωση για τέτοιες διαφορές είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Περαιτέρω, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να κρατούν ενήμερο τον Οργανισμό για οποιεσδήποτε διαφορές, οι οποίες μπορεί να προκύπτουν μετέπειτα, ή για την ανάκληση οποιωνδήποτε διαφορών, οι οποίες είχαν γνωστοποιηθεί προηγουμένως. Ένα ειδικό αίτημα για γνωστοποίηση διαφορών θα στέλνεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε τροποποίησης στο παρόν Παράρτημα.

Εφιστάται η προσοχή των Κρατών στις διατάξεις του Παραρτήματος 15, που αφορούν τη δημοσίευση διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των σχετιζομένων Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO μέσω των Υπηρεσιών Αεροναυτικών Πληροφοριών, επιπλέον της υποχρεώσεως των Κρατών σύμφωνα με το Άρθρο 38 της Σύμβασης.

Δημοσίευση πληροφοριών. Η καθιέρωση και η απόσυρση και οι αλλαγές στις ευκολίες, υπηρεσίες και διαδικασίες, που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών, που παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα, θα πρέπει να ανακοινώνονται και να τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 15.

Χρήση του κειμένου του Παραρτήματος στους εθνικούς κανονισμούς. Το Συμβούλιο, στις 13 Απριλίου 1948, υιοθέτησε μια απόφαση εφιστώντας την προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην επιθυμία να χρησιμοποιούν στους εθνικούς τους κανονισμούς, εφόσον είναι πρακτικά δυνατόν, τη συγκεκριμένη γλώσσα εκείνων των Προτύπων του ICAO, που είναι ρυθμιστικού χαρακτήρα και επίσης να δηλώνουν εκτροπή από τα Πρότυπα, συμπεριλαμβανομένων και οποιωνδήποτε πρόσθετων κανονισμών, οι οποίοι είναι σημαντικοί για την ασφάλεια ή την κανονικότητα της αεροναυτιλίας. Όπου είναι δυνατόν, οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος έχουν γραφτεί με τέτοιο τρόπο που θα διευκόλυναν ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία χωρίς μεγάλες αλλαγές κειμένου.

Κατάσταση των μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα αποτελείται από τα ακόλουθα συστατικά μέρη, τα οποία ωστόσο δεν βρίσκονται απαραίτητα σε κάθε Παράρτημα. Αυτά έχουν την ενδεικνυόμενη κατάσταση.

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το ίδιο το Παράρτημα

α) Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης. Καθορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν απαραίτητη για την ασφάλεια ή την ομαλότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, η κοινοποίηση στο Συμβούλιο είναι υποχρεωτική με βάση το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, της ομαλότητας ή της αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) μαδοποιηθεί ξεχωριστά για ευκολία, αλλά αποτελούν μέρος των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο.

γ) Ορισμοί, όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι με την έννοια ότι δεν έχουν αποδεκτές έννοιες λεξικού. Ένας ορισμός δεν έχει ανεξάρτητη ιδιότητα αλλά είναι ένα βασικό μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής, στα οποία ο όρος χρησιμοποιείται, εφόσον μια αλλαγή στο νόημα του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

δ) Πίνακες και Σχήματα, τα οποία προσθέτουν ή περιγράφουν ένα Πρότυπο ή μια Συνιστώμενη Πρακτική και τα οποία αναφέρονται σ' αυτά, αποτελούν μέρος του σχετικού Προτύπου ή της Συνιστώμενης Πρακτικής και έχουν την ίδια ιδιότητα.

2.- Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασισμένο στη δράση του Συμβουλίου και περιέχουν επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών όσον αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών, που προκύπτουν από τη Σύμβαση και την Απόφαση Υιοθέτησης.

β) Εισαγωγές, οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό, που εισάγεται στην αρχή των μερών, των κεφαλαίων ή των τμημάτων του Παραρτήματος, για να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι απαραίτητο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές, που σχετίζονται με τα σχετικά Πρότυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Συνημμένα, τα οποία περιλαμβάνουν συμπληρωματικό υλικό στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές ή συμπεριλαμβάνονται ως οδηγός στην εφαρμογή τους.

Επιλογή γλώσσας

Το παρόν Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε πέντε γλώσσες - Αγγλικά, Αραβικά, Γαλλικά, Ρωσικά και Ισπανικά. Ζητείται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι προβλέπονται στη Σύμβαση, είτε μέσω άμεσης χρήσης ή μέσω μετάφρασης στην εθνική του γλώσσα και να ειδοποιήσουν τον Οργανισμό ανάλογα.

Πρακτικές έκδοσης

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να υποδείξει με μια ματιά την ιδιότητα της κάθε δήλωσης: Τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί σε ανοικτή κανονική γραφή. Οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σύσταση. Οι σημειώσεις έχουν τυπωθεί σε ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σημείωση.

Η ακόλουθη πρακτική έκδοσης έχει ακολουθηθεί στη συγγραφή των προδιαγραφών: για τα Πρότυπα χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «πρέπει» και για τις Συνιστώμενες Πρακτικές χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «θα πρέπει».

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα μέρος αυτού του εγγράφου, το οποίο αναγνωρίζεται από έναν αριθμό, συμπεριλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του μέρους.

Εφαρμογή

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές στο παρόν έντυπο διέπουν την εφαρμογή των Regional Supplementary Procedures (Doc 7030, Μέρος 3 - Μετεωρολογία), και στο οποίο θα βρεθούν αναφορές περιοχικών επιλογών, όταν οι επιλογές αυτές επιτρέπονται από το παρόν Παράρτημα.

Αρμοδιότητα

Σύμφωνα με όμοια διάταξη στον Πρόλογο του Παραρτήματος 6, Μέρος II, η αρμοδιότητα η οποία μεταβιβάζεται στον αερομεταφορέα, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 3, ανατίθεται στον κυβερνήτη στην περίπτωση της διεθνούς γενικής αεροπορίας.

Σχέση προς τις αντίστοιχες εκδόσεις του WMO

Η κανονιστική ύλη που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα 3 είναι, εκτός από μερικές ελάσσονες εκδοτικές διαφορές, ίδια με εκείνη που εμφανίζεται στους Τεχνικούς Κανονισμούς (Κεφάλαιο C.3.1) του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού (WMO).

Τα έντυπα αεροναυτικού μετεωρολογικού κώδικα που αναφέρονται στο Παράρτημα 3 εκπονούνται από τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό επί τη βάσει αεροναυτικών απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στο παρόν Παράρτημα, ή δηλώνονται από καιρού εις καιρόν από το Συμβούλιο. Τα έντυπα αεροναυτικού μετεωρολογικού κώδικα δημοσιεύονται από τον WMO στην Έκδοση No. 306 - Manual on Codes, Τόμος I

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 3

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε/εγκρίθηκε* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
1η Έκδοση	Δεύτερη Σύνοδος της Διεύθυνσης Μετεωρολογίας	Μετεωρολογικοί κώδικες για τη μετάδοση μετεωρολογικών πληροφοριών για αεροναυτικούς σκοπούς.	16 Απριλίου 1948 15 Σεπ.1948 1 Ιαν. 1949
1 έως 21 (2η έκδοση)	Ειδική Σύνοδος της Διεύθυνσης Μετεωρολογίας	Ενημέρωση και βελτίωση μετεωρολογικών κωδίκων.	17 Σεπ. 1948 23 Δεκ. 1948 1 Ιαν. 1949
22 έως 37	Τρίτη Σύνοδος της Διεύθυνσης Μετεωρολογίας	Χρήση απλής γλώσσας και απλοποιημένου κώδικα για τις συνθήκες πτήσης στις αναφορές αέρος.	28 Μαΐου 1951 1 Οκτ. 1951 1 Ιαν. 1952
38 (3η έκδοση)	Πρώτη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας	Εισαγωγή της ραδιοτηλεφωνικής ή ραδιοτηλεγραφικής μορφής AIREP της αναφοράς αέρος.	15 Δεκ. 1953 1 Αυγ. 1954 1 Σεπ. 1954

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 3

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*'ιοθετήθηκε/εγκρίθηκε* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
39	Πρώτη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας	Αναθεωρημένη ραδιοτηλεγραφική μορφή του κώδικα POMAR για αναφορές αέρος.	18 Μαΐου 1954 20 Αυγ. 1954 1 Σεπ. 1954
40	Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός	Νέοι αεροναυτικοί μετεωρολογικοί αριθμητικοί κώδικες σε Προσάρτημα, που αντικαθιστούν εκείνους που (εκτός από τον κώδικα POMAR) μέχρι τούδε εμφανίζονται στα SARP.	28 Σεπ. 1954 1 Ιαν. 1955 1 Ιαν. 1955
41	Τέταρτη Σύνοδος της Διεύθυνσης Μετεωρολογίας	Εισαγωγή Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών που διέπουν τις υποχρεώσεις των Συμβαλλομένων Κρατών που σχετίζονται με την ίδρυση μετεωρολογικού οργανισμού σε κάθε Κράτος, επαρκούς για να ικανοποιήσει τα Άρθρα 28 και 37 της Σύμβασης. Επακόλουθη αλλαγή του τίτλου του Παραρτήματος 3 σε *Διεθνή Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές – Μετεωρολογία.*	1 Απριλίου 1955 1 Αυγ. 1955 1 Ιαν. 1956
42 (4η έκδοση)	Δεύτερη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας	Απλοποίηση των αναλυτικών προδιαγραφών για τη μέθοδο προσδιορισμού της θέσης για τις μορφές AIREP και POMAR της αναφοράς αέρος.	8 Μαΐου 1956 1 Σεπ. 1956 1 Δεκ. 1956
43	Τρίτη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας	Εισαγωγή του όρου "πληροφορίες SIGMET" για αντικατάσταση των όρων "συμβουλευτικό μήνυμα" και "προειδοποιητικό μήνυμα". Τροποποίηση του πίνακα για την "Κατάσταση της Θάλασσας" στον κώδικα POMAR.	13 Ιουνίου 1957 1 Οκτ. 1957 1 Δεκ.. 1957
44	Διευθύνσεις Κανόνων Αέρος και Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας/Ερευνας και Διάσωσης	Αλλαγές στον κατάλογο στοιχείων στο Τμήμα 1 (Αναφορά θέσεως) της μορφής AIREP της αναφοράς αέρος – διαγραφή του στοιχείου "Συνθήκες πτήσεως" και τροποποίηση του τελευταίου στοιχείου στο τμήμα σε "Επόμενο σημείο και χρόνος άνωθεν αυτού".	18 Φεβ. 1960 1 Μαΐου 1960 1 Αυγ. 1960
45	Διευθύνσεις Κανόνων Αέρος και Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας/Ερευνας και Διάσωσης	Τροποποίηση των υποδειγμάτων των μορφών AIREP και POMAR της αναφοράς αέρος σε συνέχεια της τροποποίησης 44.	18 Φεβ. 1960 — 1 Αυγ. 1960
46	Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός	Ενημέρωση των αεροναυτικών μετεωρολογικών αριθμητικών κωδίκων, που εισήχθησαν από τον WMO, από την 1η Ιανουαρίου 1960.	8 Ιουνίου 1960 — 8 Ιουνίου 1960
47 (5η έκδοση)	Πέμπτη Σύνοδος της Διεύθυνσης Μετεωρολογίας	Τροποποίηση στις διαδικασίες για μετεωρολογικές παρατηρήσεις και αναφορές αεροσκαφών, τροποποιώντας εκείνες που είναι για ειδικές παρατηρήσεις και εισάγοντας απαιτήσεις για επιπλέον παρατηρήσεις. Διαγραφή της μορφής POMAR της αναφοράς αέρος. Απάλειψη της μετεωρολογικής παρακολούθησης κατά την πτήση και εισαγωγή της υπηρεσίας πρόγνωσης διαδρομής για συμπλήρωση της μετεωρολογικής παρακολούθησης περιοχής. Τροποποίηση των διατάξεων που αφορούν στις μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής προς αεροδρόμιο εναλλαγής.	2 Δεκ. 1960 1 Απρ. 1961 1 Ιουλίου 1961
48	Πέμπτη Σύνοδος της Διεύθυνσης Μετεωρολογίας	Τροποποίηση στο υπόδειγμα μορφής AIREP της αναφοράς αέρος για να αντανακλά τις αλλαγές στις διαδικασίες για μετεωρολογικές παρατηρήσεις και αναφορές αεροσκαφών, σε συνέχεια τροποποίησης του PANS-RAC.	2 Δεκ. 1960 — 1 Ιουλίου 1961
49	Πέμπτη Σύνοδος της Διεύθυνσης Μετεωρολογίας	Εισαγωγή του ορισμού της "τιμής D".	8 Απρ. 1963 1 Αυγ. 1963 1 Νοε. 1963
50	Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός	Ενημέρωση των αεροναυτικών μετεωρολογικών αριθμητικών κωδίκων, που εισήχθησαν από τον WMO, από την 1η Ιανουαρίου 1964.	18 Μαρτίου 1964 — 18 Μαρτίου 1964
51 (6η έκδοση)	Συνεδρίαση Διευθύνσεων Μετεωρολογίας και Επιχειρήσεων	Εισαγωγή μιας απαίτησης για παρατηρήσεις που θα γίνονται σε τοποθεσίες όπου θα είναι αντιπροσωπευτικές της περιοχής για την οποία απαιτούνται πρωτίστως. Επέκταση των κριτηρίων για ειδικές αναφορές αέρος ώστε να καλύψουν φαινόμενα που πιθανόν να επηρεάσουν την αποτελεσματικότητα καθώς και την ασφάλεια, και διαγραφή της απαίτησης για "επιπλέον παρατηρήσεις αεροσκαφών" σύμφωνα με τα περιοχικά συμφωνημένα κριτήρια. Διαγραφή της τιμής D, καιρού και νεφών ως τυπικών στοιχείων από τη μορφή AIREP της αναφοράς αέρος Εισαγωγή τροποποιημένου υποδείγματος μορφής AIREP. Αλλαγές στις διατάξεις που σχετίζονται με τις μορφές των μετεωρολογικών τηλεγραφημάτων και προβλέπουν την ανταλλαγή πληροφοριών σε μορφή εικόνας. Εισαγωγή του ορισμού της "απλής γλώσσας".	31 Μαΐου 1965 1 Οκτ. 1965 10 Μαρτίου 1965
52	Παγκόσμιος Μετεωρολογικός	Ενημέρωση των αεροναυτικών μετεωρολογικών αριθμητικών κωδίκων,	12 Δεκ. 1966

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 3

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε/εγκρίθηκε* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
	Οργανισμός	που εισήχθησαν από τον WMO, από την 10η Μαρτίου 1966.	— 12 Δεκ. 1966
53	Συνεδρίαση Διευθύνσεων Μετεωρολογίας και Επιχειρήσεων	Επιτρέπεται στις περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας η χρήση τηλεγραφήματος μορφής εικόνας για τη διανομή των προβλέψεων. Αντικατάσταση του όρου "συμβολική μορφή τηλεγραφήματος" από μια πιο συγκεκριμένη περιγραφή της μορφής του τηλεγραφήματος στο οποίο υπήρχε πρόθεση να αναφερθεί αυτή η έκφραση.	12 Δεκ. 1966 12 Απρ. 1967 24 Αυγ.. 1967
54	Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός	Ενημέρωση των αεροναυτικών μετεωρολογικών αριθμητικών κωδίκων, που εισήχθησαν από τον WMO, από την 1η Ιανουαρίου 1968.	13 Ιουνίου 1967 — 1 Ιαν. 1968
55	Γαλλία	Επιτρέπεται να γίνονται αλλαγές στις αναφορές αέρος πριν την διανομή τους εδάφους-εδάφους.	16 Δεκ. 1968 16 Απριλίου 1969 18 Σεπ. 1969
56 (7η έκδοση)	Έκτη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας	Εισαγωγή: προδιαγραφών για τα κέντρα πρόγνωσης περιοχής, απλοποιημένων προδιαγραφών για μετεωρολογικά γραφεία για να απεικονίσουν τον αυξανόμενο συγκεντρωτισμό, εκτεταμένης κάλυψης των αναφορών αεροσκαφών ώστε να περιλαμβάνουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες που αντιμετωπίσθηκαν κατά την αρχική άνοδο και την τελική προσέγγιση, συνήθους αναφοράς των "τοπικών" παρά των "μέσων" ανέμων από αεροσκάφη, βελτιωμένων κριτηρίων για αναφορές της έντασης των αναταράξεων εν πτήσει, νέου ορισμού του "γραφείου αναφοράς υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας" και αλλαγές στον ορισμό της "μονάδας υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας", αλλαγών στους αεροναυτικούς μετεωρολογικούς κώδικες που εισήχθησαν από τον WMO, από την 18η Σεπτεμβρίου 1969	15 Μαΐου 1970 15 Σεπ. 1970 4 Φεβ. 1971
57	Δεύτερη Σύσκεψη της Τεχνικής Ομάδας επί των Πτητικών Λειτουργιών Υπερηχητικής Μεταφοράς	Τροποποίηση του ορισμού των "πληροφοριών SIGMET" ώστε να λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις πτητικών λειτουργιών αεροσκαφών SST. Εισαγωγή διατάξεων για εκτέλεση και καταγραφή ειδικών παρατηρήσεων οποτεδήποτε αντιμετωπίζονται μέτριες αναταράξεις, χαλάζι ή σύννεφα σωρειτομελανίας κατά τη διάρκεια διηχητικής ή υπερηχητικής πτήσης.	19 Μαρτίου 1971 6 Σεπ. 1971 6 Ιαν. 1972
58	Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός	Ενημέρωση των αεροναυτικών μετεωρολογικών κωδίκων, που εισήχθησαν από τον WMO, από την 1η Ιανουαρίου 1972.	19 Μαρτίου 1971 — 6 Ιαν. 1972
59	Έκτη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας	Επιτρέπεται η εξάλειψη πληροφοριών επί του "επόμενου σημείου και του χρόνου άνωθεν αυτού" από το Τμήμα 1 των αναφορών αέρος που ανταλλάσσονται μεταξύ των μετεωρολογικών γραφείων. Εισαγωγή αλλαγών στις μορφές και τις μετατροπές των δεδομένων στο υπόδειγμα μορφής αναφοράς αέρος ώστε να τα καταστήσουν κατάλληλα για άμεση εισαγωγή στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές.	24 Μαρτίου 1972 24 Ιουλίου 1972 7 Δεκ. 1972
60 (8η έκδοση)	Έκτη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας. Όγδοη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας. Σύσκεψη Διεύθυνσης Μετεωρολογίας (1974)	Πλήρης αναθεώρηση του Παραρτήματος 3, ενσωματώνοντας το PANS-MET, οι προδιαγραφές του οποίου θεωρήθηκε ότι είναι κατάλληλες για ενσωμάτωση στο Παράρτημα 3 ως Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές. Η αναθεώρηση έλαβε υπόψη τις πρόσφατα εγκεκριμένες επιχειρησιακές απαιτήσεις και τις επίκαιρες μεθόδους κάλυψής τους. Εισαγωγή νέων Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών, που σχετίζονται με την υπηρεσία για αερομεταφορείς και μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, μετεωρολογικές πληροφορίες για τις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας καθώς και για υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, μαζί με απαιτήσεις επικοινωνιών και της χρήσης τους. Ο τίτλος του Παραρτήματος 3 τροποποιήθηκε, ανάλογα, ως *Μετεωρολογική Υπηρεσία για την Διεθνή Αεροναυτιλία.*	26 Νοε. 1975 26 Μαρτίου 1976 12 Αυγ. 1976
61	Ένατη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας. Σύσκεψη Διεύθυνσης Μετεωρολογίας (1974)	Νέες διατάξεις και αναθεώρηση υφιστάμενων διατάξεων για να βελτιωθεί ο συντονισμός μεταξύ μετεωρολογικών γραφείων/σταθμών και μονάδων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας καθώς και η διάθεση μετεωρολογικών πληροφοριών στις τελευταίες. Νέες προδιαγραφές για παρατηρήσεις και αναφορές για απογείωση και προσγείωση. Εισαγωγή μιας σημείωσης που αναφέρεται στις προδιαγραφές του Παραρτήματος 14 για την ανέγερση και κατασκευή εξοπλισμού και εγκαταστάσεων σε επιχειρησιακές περιοχές για να μειωθεί ο κίνδυνος για τα αεροσκάφη στο ελάχιστο. Αντικατάσταση της έκφρασης "αεροσκάφος υπερηχητικής μεταφοράς" από την έκφραση "υπερηχητικό αεροσκάφος". Ενημέρωση του Μέρους 2, Προσαρτήματος 2. Αναθεώρηση του ορισμού της "νεφανάλυσης" και διαγραφή του "(29,92 ίντσες)" από τον ορισμό του "επιπέδου πτήσεως"	14 Δεκ. 1977 14 Απριλίου. 1978 10 Αυγ. 1978

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 3

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε/εγκρίθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
		Διαγραφή του Συνημμένου Δ – Αεροναυτικοί Μετεωρολογικοί Κώδικες.	
62	Όγδοη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας και Συμβούλιο ICAO	Ενσωμάτωση στο Προσάρτημα 1 υποδειγμάτων χαρτών και εντύπων που εκπονήθηκαν από τον WMO επί τη βάσει των επιχειρησιακών απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 3. Μεταφορά των ενδεικτών στοιχείων και των γεωγραφικών ενδεικτών από το Προσάρτημα 2 στο Παράρτημα 3 και το *Manual of Aeronautical Meteorological Practice* (Doc 8896).	26 Ιουνίου 1978 26 Οκτ. 1978 29 Νοε. 1979
63	Σύσκεψη Διεύθυνσης ΜΕΤ (1974). Γραμματεία του ICAO Ομάδα Υπηρεσίας Επιχειρησιακών Πληροφοριών Πτήσης. Ένατη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας. Doc 9328	Ορισμός για "μετεωρολογική ανακοίνωση". Διόρθωση των ελλείψεων στη διανομή εδάφους-εδάφους των αναφορών αέρος. Μείωση των τηλεγραφημάτων SIGMET που ασχολούνται με "ενεργό περιοχή καταιγίδων". Διαγραφή της αναφοράς στις "γραμμές αναφοράς". Αναφορά στο *Manual of Runway Visual Range Observing and Reporting Practices.*	23 Μαρτίου 1981 23 Ιουλίου 1981 26 Νοε. 1981
64	Γραμματεία του ICAO	Νέες διατάξεις και αναθεώρηση υφισταμένων διατάξεων για να καλυφθούν οι επιχειρησιακές απαιτήσεις για παρακολούθηση και αναφορά διατμητικού ανέμου χαμηλού ύψους, που περιλαμβάνει και την εισαγωγή προειδοποιήσεων διατμητικού ανέμου για τις φάσεις ανόδου και προσέγγισης της πτήσεως.	6 Δεκ. 1982 6 Απρ. 1983 24 Νοε. 1983
65 (9η έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων Επικοινωνιών/Μετεωρολογίας (1982). Τρίτη Σύσκεψη της Ομάδας ADAPT	Νέες διατάξεις και αναθεώρηση υφισταμένων διατάξεων που σχετίζονται με την εισαγωγή του νέου παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής. Μέθοδοι ανταλλαγής επιχειρησιακών μετεωρολογικών δεδομένων. Βελτίωση της ακρίβειας εκτίμησης και αναφοράς της οπτικής απόστασης διαδρόμου.	10 Ιουνίου 1983 10 Οκτ. 1983 22 Νοε. 1984
66 (10η έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων Επικοινωνιών/Μετεωρολογίας (1982). Δεύτερη Περιοχική Σύσκεψη Αεροναυτιλίας Ασίας/Ειρηνικού. Εικοστή δεύτερη και εικοστή τρίτη Σύσκεψη της Ευρωπαϊκής Ομάδας Σχεδίασης Αεροναυτιλίας. Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός. Συστάσεις της ANC που σχετίζονται με τις μεθόδους αναφοράς ημερομηνίας/ώρας και τις μονάδες μέτρησης. Γραμματεία του ICAO	Τροποποίηση των διατάξεων που σχετίζονται με τη μετάδοση πληροφοριών διατμητικού ανέμου πέραν του αεροδρομίου, κριτήρια για την έκδοση επιλεγμένων ειδικών αναφορών, ενσωμάτωση πληροφοριών νεφών στις προγνώσεις αεροδρομίου, τεκμηρίωση της πτήσης που θα προβλέπεται για πτήσεις μικρής διαδρομής, μορφή του τηλεγραφήματος SIGMET και των επικεφαλίδων μετεωρολογικών ανακοινώσεων. Εισαγωγή του ορισμού "πληροφορίες SIGMET". Ευθυγράμμιση του Παραρτήματος 3 με το Παράρτημα 5 σε σχέση με τις μονάδες μέτρησης και την αναφορά του χρόνου.	24 Μαρτίου 1986 27 Ιουλίου 1986 20 Νοε. 1986
67	Σύσκεψη Διευθύνσεων Επικοινωνιών/Μετεωρολογίας (1982). Εικοστή δεύτερη και εικοστή πέμπτη Σύσκεψη της Ευρωπαϊκής Ομάδας Σχεδίασης Αεροναυτιλίας. Γραμματεία του ICAO. Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός	Τροποποίηση των διατάξεων που σχετίζονται με τις ρυθμίσεις έντασης φώτων για εκτίμηση της RVR. Η αναγνώριση επιλεγμένων αεροδρομίων και η διαγραφή της απαίτησης για κύκλους θερμοκρασίας στους χάρτες WAFS. Ο χρόνος εκπομπής των προγνώσεων προς τους χρήστες από τα τοπικά κέντρα πρόγνωσης περιοχής. Εισαγωγή διατάξεων για τη δημιουργία και διανομή των προειδοποιήσεων ηφαιστειακής τέφρας. Ενσωμάτωση των μονάδων ταχύτητας ανέμου στα παραδείγματα των αεροναυτιλιακών μετεωρολογικών αριθμητικών κωδίκων. Ευθυγράμμιση του Παραρτήματος 3 με το PANS-RAC όσον αφορά στα στοιχεία της αναφοράς αέρος. Εκδοτική τροποποίηση του παραδείγματος του τηλεγραφήματος SIGMET.	27 Μαρτίου 1987 27 Ιουλίου 1987 19 Νοε. 1987
68	Σύσκεψη Διευθύνσεων Επικοινωνιών/Μετεωρολογίας (1982). Γραμματεία του ICAO. Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός	Τροποποίηση των διατάξεων που σχετίζονται με την αναγνώριση των θέσεων αναφοράς της RVR. Τα κριτήρια για την έκδοση επιλεγμένων ειδικών αναφορών για αλλαγές της RVR. Τιμές RVR για τη ζώνη επαφής τροχών όλων των διαδρόμων που είναι διαθέσιμοι για προσγείωση ώστε να περιληφθούν στις αναφορές που διανέμονται πέραν του αεροδρομίου. Υποδείγματα χαρτών και εντύπων για τεκμηρίωση της πτήσης Έκδοση και ενημέρωση των τηλεγραφημάτων SIGMET που σχετίζοντα με νέφη ηφαιστειακής τέφρας. Σαφείς διατάξεις που αφορούν στην ανάγκη παροχής πληροφοριών MET στις μονάδες υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών. Ευθυγράμμιση με το Παράρτημα 10 όσον αφορά τους ορισμούς για το δίκτυο σταθερών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών, και της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας. Ευθυγράμμιση με το PANS-OPS, Τόμος II, Μέρος II, παράγραφος 6.3.1 όσον αφορά την ορολογία. Εκδοτικές τροποποιήσεις στην παράγραφο 3.3.7 για διαγραφή των ισοδύναμων επιπέδων πίεσης. Το παράδειγμα της αναφοράς SPECI. Η αναφορά στο Συνημμένο Β, Μέρος 3, παράγραφος 1.4 β). Η υποσημείωση στο Συνημμένο Γ που αφορά ορατότητα και RVR.	21 Μαρτίου 1989 23 Ιουλίου 1989 16 Νοε. 1989

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 3

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*'ιοθετήθηκε/εγκρίθηκι* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
69 (11η έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων Επικοινωνιών/Μετεωρολογίας/ Επιχειρήσεων (1990). Γραμματεία του ICAO.	Τροποποίηση των διατάξεων που σχετίζονται με την εκπομπή στην τελική φάση του WAFS. Αεροναυτικοί μετεωρολογικοί κώδικες, και καθοδηγητική ύλη για τα επιλεγμένα κριτήρια που εφαρμόζονται στις αναφορές αεροδρομίου. Αεροναυτικές κλιματολογικές πληροφορίες. Πληροφορίες SIGMET , και σχετική καθοδηγητική ύλη για την έκδοση των SIGMET. Σταθμοί αυτόματης παρατήρησης καιρού. Μεταωρολογικές πληροφορίες για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων. Ευθυγράμμιση με το Παράρτημα 6, Μέρη Ι και ΙΙ σχετικά με τον ορισμό του αεροδρομίου εναλλαγής.	23 Μαρτίου 1992 27 Ιουλίου 1992 12 Νοε. 1992, 1 Ιουλίου 1993
70 (12η έκδοση)	Σύσκεψη Διευθύνσεων Επικοινωνιών/Μετεωρολογίας/ Επιχειρήσεων (1990). Περιορισμένη Περιοχική Σύσκεψη Αεροναυτιλίας Βόρειου Ατλαντικού (1992). Τρίτη Περιοχική Σύσκεψη Αεροναυτιλίας Ασίας/ Ειρηνικού (1993). Τριακοστή δεύτερη Σύσκεψη της Ευρωπαϊκής Ομάδας Σχεδίασης Αεροναυτιλίας. Γραμματεία του ICAO.	Ορισμοί των πληροφοριών AIRMET, πτητικής λειτουργίας μεγάλης απόστασης, πρόγνωσης περιοχής GAMET, επιχειρησιακού ελέγχου και τροπικού κυκλώνα. Τροποποίηση στις διατάξεις που αφορούν στον οριζόντιο διαχωρισμό και τη μορφή του κώδικα με τον οποίο πρέπει να παρουσιάζονται οι προγνώσεις σημείου πλέγματος του ανώτερου ανέμου και της θερμοκρασίας από τα παγκόσμια κέντρα πρόγνωσης περιοχής. Έκδοση ειδικών αναφορών για αλλαγές της θερμοκρασίας στα αεροδρόμια. Διατάξεις που σχετίζονται με την αναφορά και πρόγνωση μετεωρολογικών πληροφοριών σε αεροδρόμια στα οποία βασίζονται οι νέοι αεροναυτιλιακοί μετεωρολογικοί κώδικες, καθώς και επακόλουθη τροποποίηση στα Υποδείγματα A1, A2, TA1, TA2 και SN ώστε να λάβουν υπόψη τους ενημερωμένους αεροναυτιλιακούς μετεωρολογικούς κώδικες. Αυτοματοποιημένη αναφορά αέρος. Παροχή πληροφοριών για καιρικό φαινόμενο που είναι επικίνδυνο στις πτήσεις χαμηλού ύψους. Εισαγωγή της ελάχιστης τιμής κατωφλίου για τη μέγιστη ταχύτητα ανέμου επιφανείας για την οποία θα πρέπει να εκδοθούν SIGMET για τροπικούς κυκλώνες. Η παρατήρηση και αναφορά διατμητικού ανέμου πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη νέα τεχνολογία του επίγειου εξοπλισμού παρατήρησης διατμητικού ανέμου. Ενδοπεριοχική ανταλλαγή METAR και SPECI για υποστήριξη των πτητικών λειτουργιών μεγάλης απόστασης και πτήσεων μεγάλης διαδρομής που διεξάγονται υπό κεντρικό επιχειρησιακό έλεγχο. Εκδοτικές τροποποιήσεις για αντικατάσταση του όρου "λαίλαπα γραμμής" από τον "γραμμή λαίλαπας". Εκδοτικές τροποποιήσεις στα Υποδείγματα SWL και SN, για ευθυγράμμιση της απεικόνισης του επιπέδου πήξεως, και εκδοτικές διορθώσεις στο Υπόδειγμα A2. Ενσωμάτωση στο Υπόδειγμα SN των συμβόλων για "ηφαιστειακές εκρήξεις", "κατάσταση της θάλασσας" και "θερμοκρασία της επιφανείας θαλάσσης". Ενημέρωση της επιχειρησιακά επιθυμητής ακρίβειας μέτρησης ή παρατήρησης και η επί του παρόντος επιτυγχανόμενη ακρίβεια μέτρησης ή παρατήρησης. Εισαγωγή κριτηρίων για την ενσωμάτωση ισχυρών κυμάτων ορέων στις πληροφορίες SIGMET.	17 Μαρτίου 1995 24 Ιουλίου 1995 1 Ιαν. 1996
71 (13η έκδοση)	Περιορισμένη Περιοχική Σύσκεψη Αεροναυτιλίας Βορείου Ατλαντικού (COM/ MET/RAC) (1992). Τρίτη Περιοχική Σύσκεψη Αεροναυτιλίας Ασίας/Ειρηνικού (1993). Τριακοστή όγδοη Σύσκεψη της Ευρωπαϊκής Ομάδας Σχεδίασης Αεροναυτιλίας (EANPG/38). Γραμματεία του ICAO.	Ορισμοί της αυτόματα εξαρτημένης επιτήρησης, αρχών Ανθρωπίνων Παραγόντων, ηφαιστειακή παρατήρηση διεθνών αεροδιαδρόμων, επιπέδου, συμβουλευτικού κέντρου τροπικών κυκλώνων, συμβουλευτικού κέντρου ηφαιστειακής τέφρας και υπηρεσίας ζεύξης δεδομένων VOLMET. Τροποποίηση των διατάξεων που αφορούν στην ένδειξη της καθορισμένης μετεωρολογικής αρχής στα AIP των Κρατών. Εισαγωγή του ρόλου των αρχών Ανθρωπίνων Παραγόντων. Συνυπολογισμός των προγνώσεων WAFS ανώτερου ανέμου/θερμοκρασίας 6ωρης ή 36ωρης ισχύος. Εισαγωγή απαιτήσεων και νέου υποδείγματος για συμβουλευτικές ηφαιστειακής τέφρας σε γραφική μορφή. Προδιαγραφή της συχνότητας ενημέρωσης των συμβουλευτικών ηφαιστειακής τέφρας και του ειδικού ρόλου των VAAC και TCAC. Εκδοτική τροποποίηση για να εξασφαλισθεί σταθερότητα στη σειρά των λέξεων "RVR" και "RWY". Τροποποίηση στις παρούσες συντμήσεις καιρού. Εισαγωγή των απαιτήσεων που αφορούν στην υπηρεσία ζεύξης δεδομένων "VOLMET". Εκδοτική τροποποίηση σχετικά με την αναφορά αέρος. Ενσωμάτωση της "θερμοκρασίας πρόγνωσης " στις προγνώσεις αεροδρομίου. Εισαγωγή απαιτήσεων για την τυποποίηση των προγνώσεων περιοχής και της τεκμηρίωσης πτήσης για πτήσεις χαμηλού ύψους και επακόλουθες τροποποιήσεις στο Προσάρτημα – Υποδείγματα χαρτών και εντύπων. Η διαγραφή της χρήσης της εθνικής γλώσσας σε σχέση με τα τηλεγραφήματα SIGMET. Εισαγωγή απαιτήσεων για την παροχή μετεωρολογικών πληροφοριών από συστήματα αυτοματοποιημένων πληροφοριών προ πτήσεως. Εισαγωγή της παροχής μετεωρολογικών πληροφοριών για κεντρική σχεδίαση πτήσης σε πτητικές λειτουργίες μεγάλης απόστασης. Ποσοτικοί ορισμοί των νεφών CB και καταιγίδων που θα χρησιμοποιηθούν στους χάρτες WAFS SIGWX και επακόλουθες τροποποιήσεις στην καθοδηγητική ύλη.	11 Μαρτίου 1998 20 Ιουλίου 1998 5 Νοε. 1998

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 3

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*'ιοθετήθηκε/εγκρίθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
72 (14η έκδοση)	Περιορισμένη Σύσκεψη RAN (COM/ MET/RAC) Μέσης Ανατολής (1996). Ένατη Σύσκεψη της Τοπικής Ομάδας Σχεδιασμού και Υλοποίησης Αεροναυτιλίας ASIA/PAC. Τριακοστή έκτη, τριακοστή ένατη και τεσσαρακοστή Σύσκεψη της Ευρωπαϊκής Ομάδας Σχεδίασης Αεροναυτιλίας. Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών. Γραμματεία.	Αλλαγές στον ορισμό του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης, στοιχείων σημείου εσχάρας σε αριθμητική μορφή, κέντρου πρόγνωσης τοπικής περιοχής και παγκόσμιου κέντρου πρόγνωσης περιοχής. Εισαγωγή ορισμών για ελάχιστο ύψος τομέα, διασφάλιση ποιότητας, ποιοτικό έλεγχο, διαχείριση ποιότητας, σύστημα ποιότητας και ορατότητα. Εισαγωγή απαιτήσεων που αφορούν στην παγκόσμια ανταλλαγή πληροφοριών OPMET. Ενημερωμένη μορφή για συμβουλευτικά τηλεγραφήματα ηφαιστειακής τέφρας και τροπικού κυκλώνα. Εισαγωγή απαιτήσεων για τη μετάδοση πληροφοριών για τυχαία διαφυγή ραδιενεργών υλικών, ενσωμάτωση συμβόλου ραδιενέργειας στους χάρτες WAFS SIGWX. Ενημερωμένες επιχειρησιακές απαιτήσεις για τα δεδομένα του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής (WAFS) που αφορούν στη συχνότητα έκδοσης των στοιχείων ανώτερου ανέμου/θερμοκρασίας WAFS που αυξήθηκε σε τέσσερις φορές ανά ημέρα. Ενσωμάτωση του FL 140 και της υγρασίας στα παγκόσμια δεδομένα GRIB, εισαγωγή του κώδικα BUFR, ενσωμάτωση των συμβόλων "ισχυροί άνεμοι επιφανείας" και "σκοτεινός τομέας ορέων" στους χάρτες SIGWX χαμηλού ύψους. Επιχειρησιακές απαιτήσεις για αεροναυτιλιακούς κώδικες MET σχετικά με τις τυποποιημένες φρασεολογίες VOLMET, ομοιόμορφη χρήση των ομάδων ημερομηνίας/ώρας στις μορφές του κώδικα METAR και TAF, πρόσθετο επίπεδο αναφοράς για το ύψος νεφών και επίπεδο πήξεως στα τηλεγραφήματα GAMET, διάκριση μεταξύ βελτίωσης και χειροτέρευσης της ορατότητας, βάσης νεφών και κατακόρυφης ορατότητας στις αναφορές και προγνώσεις αεροδρομίου. Εισαγωγή περιγραμμάτων για τοπική μετεωρολογική αναφορά, METAR/SPECI, TAF και SIGMET. Ο αλγόριθμος αναφοράς αναταράξεων και πρόβλεψης του δείκτη αναταράξεων, και η επιχειρησιακή ερμηνεία του δείκτη αναταράξεων. Διατάξεις για το στοιχείο MET των αυτοματοποιημένων συστημάτων πληροφοριών προ πτήσεως και εναρμονισμένη ενημέρωση AIS/MET προ πτήσεως. Διατάξεις που αφορούν τη διασφάλιση ποιότητας και τον ποιοτικό έλεγχο των πληροφοριών MET. Πληροφορίες SIGMET σε γραφική μορφή και ποσοτικά κριτήρια για τηλεγραφήματα SIGMET. Ενσωμάτωση των μετρητών εμπρόσθιας σάρωσης στις διατάξεις RVR. Εκδοτικές τροποποιήσεις.	7 Μαρτίου 2001 16 Ιουλίου 2001 1 Νοε. 2001
73 (15η έκδοση)	Σύσκεψη Διεύθυνσης Μετεωρολογίας (MET) (2002). Γραμματεία	Αναδιοργάνωση του Παραρτήματος 3 σε δύο μέρη. Νέοι και τροποποιημένοι ορισμοί. Αναβάθμιση ορισμένων Συνιστώμενων Πρακτικών σε Πρότυπα. Εξάλειψη της ανάγκης έκδοσης προϊόντων WAFS σε μορφή χάρτη T4. Εισαγωγή της απαίτησης να διατηρηθεί η ακεραιότητα των προγνώσεων WAFS. Ειδοποίηση για ηφαιστειακή δραστηριότητα προς τα ACC, MWO και VAAC από επιλεγμένα κρατικά παρατηρητήρια ηφαιστείων. Εισαγωγή διατάξεων που επιτρέπουν την έκδοση τηλεγραφημάτων SIGMET για ηφαιστειακή τέφρα και τροπικούς κυκλώνες σε γραφική μορφή, χρησιμοποιώντας τη μορφή του κώδικα WMO BUFR. Εισαγωγή περιγραμμάτων για ειδική αναφορά αέρος (ζεύξη λήψης), συμβουλευτικά τηλεγραφήματα ηφαιστειακής τέφρας και τροπικών κυκλώνων και προειδοποιήσεων αεροδρομίου και διατμητικού ανέμου. Εισαγωγή της απαίτησης έκδοσης METAR και SPECI πριν από την επανάληψη των πτητικών λειτουργιών στο αεροδρόμιο. Εισαγωγή διατάξεων που επιτρέπουν τη χρήση πλήρως αυτόματων συστημάτων παρατήρησης κατά τις μη επιχειρησιακές ώρες. Εισαγωγή της επικρατούσας ορατότητας. Εισαγωγή διάταξης για την ακύρωση προγνώσεων αεροδρομίου που δεν μπορούν να διατηρηθούν υπό συνεχή εξέταση. Εισαγωγή διάταξης για τη μέση χρονική περίοδο μέτρησης της ορατότητας και μεταβολής στη μέση ταχύτητα ανέμου. Εισαγωγή διάταξης για χρήση της μέγιστης έντασης φωτός για εκτίμηση της RVR για τα METAR και SPECI. Η διαγραφή του Υποδείγματος TB Παράδειγμα 2. Ενσωμάτωση νέων Παραδειγμάτων 3 και 4 στο Υπόδειγμα SWH, διαγραφή του Συνημμένου Α. Ενσωμάτωση νέου Συνημμένου Γ που περιγράφει εναλλακτικές διαδικασίες στα WAFC. Εκδοτικές τροποποιήσεις.	25 Φεβ. 2004 12 Ιουλίου 2004 25 Νοε. 2004
74 (16η έκδοση)	Ομάδα Επιχειρήσεων Παγκόσμιου Συστήματος Πρόγνωσης Περιοχής (WAFSOPSG). Ομάδα Επιχειρήσεων Υφαιστειακής Παρακολούθησης Διεθνών Αεροδιαδρόμων (IAVWOPSG). Διαενής Ένωση Αερομεταφορών (IATA). Γραμματεία ICAO	Τροποποιήσεις στους ορισμούς "νέφος επιχειρησιακής σπουδαιότητας" και "επικρατούσα ορατότητα" και διαγραφή του ορισμού για "περιοχή εξυπηρέτησης (παγκόσμιο σύστημα πρόγνωσης περιοχής)". Διαγραφή όλων των απαιτήσεων του SST. Εισαγωγή απαίτησης για εφεδρικές διαδικασίες του συμβουλευτικού κέντρου ηφαιστειακής τέφρας (VAAC). Απάλοιψη της ανάγκης τροποποίησης των προγνώσεων σημαντικού καιρού (SIGWX). Εισαγωγή προγνώσεων ύψους των τυπικών επιπέδων πτήσης WAFS. Απαλοιφή της απαίτησης έκδοσης ειδικών μετεωρολογικών αναφορών αεροδρομίου (SPECI) όταν εκδίδονται συνήθεις μετεωρολογικές αναφορές αεροδρομίου (METAR) ανά ημίωρο. Τροποποίηση	21 Φεβ. 2007 16 Ιουλίου 2007 7 Νοε. 2007, 5 Νοε. 2008

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 3

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*΄ιοθετήθηκε/εγκρίθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
		στην αναφορά ριπών στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές όταν εφαρμόζονται διαδικασίες ελάττωσης θορύβου. Ευθυγράμμιση των κριτηρίων για τη χρήση αλλαγής ομάδων στο TAF με εκείνα για την έκδοση του SPECI. Εισαγωγή προτάσεων που δίνιουν τη δυνατότητα χρησιμοποίησης της διαδικής παγκόσμιας μορφής για την απεικόνιση της κωδικής μορφής των μετεωρολογικών δεδομένων (BUFR) για τη διανομή των METAR/SPECI και TAF επί διμερούς βάσεως. Εισαγωγή της ζεύξης δεδομένων του Mode S του δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR) στο αυτόματο σύστημα ματεωρολογικών αναφορών. Απάλοιψη από το SIGMET της πρόβλεψης σχετικά με την ηφαιστειακή τέφρα και τους τροπικούς κυκλώνες. Εισαγωγή της απαίτησης παροχής τυπικών χαρτών WAFS για σταθερές περιοχές κάλυψης. Εισαγωγή της διάταξης που αποτρέπει τροποποιήσεις στο μετεωρολογικό περιεχόμενο των προγνώσεων WAFS. Αναβάθμιση των διατάξεων προκειμένου να ενθαρρύνουν τη χρήση των προγνώσεων WAFS. Απαλοιφή των μετώπων επιφανείας, ζωνών σύγκλισης και νεφών εκτός από CB από τις προγνώσεις SIGWX υψηλού και μεσαίου επιπέδου. Προαγωγή του χρόνου που προηγείται της έκδοσης προγνώσεων SIGWX. Εναρμόνιση της συμβουλευτικής μορφής ηφαιστειακής τέφρας με τη συμβουλευτική μορφή τροπικού κυκλώνα. Εισαγωγή κριτηρίου που σχετίζεται με τα συμβουλευτικά τροπικού κυκλώνα. Τροποποιήσεις στο συμβουλευτικό τροπικού κυκλώνα για εισαγωγή 6ωρων προγνώσεων. Αλλαγή στον ορισμό της "εγγύτητας". Επέκταση της χρήσης αυτομάτων συστημάτων για να περιλαμβάνουν τις επιχειρησιακές ώρες. Τροποποιήσεις στην αυτόματη αναφορά αναταράξεων. Εισαγωγή νέου περιγράμματος για τα τηλεγραφήματα GAMET. Επέκταση της διάρκειας ισχύος του TAF για να πληροί τις απαιτήσεις για πτήσης πολύ μακράς διάρκειας. Εισαγωγή διατάξεων για γραφική απόδοση του SIGMET για όλα τα φαινόμενα. Ενημέρωση του περιγράμματος SIGMET για να περιλαμβάνει και ραδιενεργό νέφος. Εισαγωγή του "tsunami" στις προειδοποιήσεις αεροδρομίου. Ευθυγράμμιση των διατάξεων των Παραρτημάτων 3 και 11 που αφορούν μετεωρολογικές πληροφορίες που θα παρέχονται στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS). Τροποποίηση των κριτηρίων που περιλαμβάνουν SIGMET και TAF στα VOLMET και D-VOLMET. Διαγραφή της εφικτής ακρίβειας παρατήρησης και μέτρησης από το Συνημμένο Α. Ενημέρωση της επιθυμητής ακρίβειας στο Συνημμένο Β. Εκδοτικές τροποποιήσεις.	

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

ΜΕΡΟΣ Ι

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Σημείωση.- Ο προσδιορισμός (RR) σε αυτούς τους ορισμούς υποδεικνύει έναν ορισμό που έχει εξαχθεί από το Radio Regulations of the International Telecommunication Union (ITU) (βλέπε το Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation, που περιλαμβάνει δήλωση των εγκεκριμένων πολιτικών του ICAO (Doc 9718)).

1.1 Ορισμοί

Όταν οι παρακάτω όροι χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές για τη Μετεωρολογική Υπηρεσία για τη Διεθνή Αεροναυτιλία, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Αεροδρόμιο (Aerodrome). Καθορισμένη χερσαία η υδάτινη περιοχή (που περιλαμβάνει οποιαδήποτε κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό), που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εν όλω ή εν μέρει για την άφιξη, αναχώρηση και κίνηση αεροσκαφών στην επιφάνεια.

Αεροδρόμιο εναλλαγής (Alternate aerodrome). Αεροδρόμιο στο οποίο μπορεί να κατευθυνθεί ένα αεροσκάφος, όταν είναι αδύνατο ή μη ενδεδειγμένο να προσεγγίσει ή να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο προτιθέμενης προσγείωσης. Τα αεροδρόμια εναλλαγής περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

Εναλλαγής απογείωσης. Αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί, στην περίπτωση που αυτό καταστεί απαραίτητο αμέσως μετά την απογείωση και δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί το αεροδρόμιο αναχώρησης.

Εναλλαγής κατά τη διαδρομή. Αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος θα έχει τη δυνατότητα να προσγειωθεί, εάν έχει υποστεί κάποια ανωμαλία ή είναι σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διαδρομή.

Εναλλαγής κατά τη διαδρομή ETOPS. Κατάλληλο και επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής, στο οποίο το αεροπλάνο θα έχει τη δυνατότητα να προσγειωθεί μετά από κράτηση κινητήρα ή άλλη ανώμαλη κατάσταση ή κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διαδρομή σε πτητική λειτουργία ETOPS.

Εναλλαγής προορισμού. Αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί, στην περίπτωση που καταστεί αδύνατο ή μη ενδεδειγμένο να

προσγειωθεί στο αεροδρόμιο, στο οποίο προτιθέμενης προσγείωσης.

Σημείωση.- Το αεροδρόμιο από το οποίο αναχωρεί μια πτήση μπορεί επίσης να είναι αεροδρόμιο εναλλαγής κατά τη διαδρομή ή εναλλαγής προορισμού για αυτήν την πτήση.

Αερομεταφορέας (Operator). Πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που εμπλέκεται ή προσφέρεται να εμπλακεί στην εκμετάλλευση αεροσκάφους.

Αεροναυτικός μετεωρολογικός σταθμός (Aeronautical meteorological station). Σταθμός ορισμένος να πραγματοποιεί παρατηρήσεις και μετεωρολογικές αναφορές για χρήση στη διεθνή αεροναυτιλία.

Αεροναυτικός σταθμός τηλεπικοινωνιών (Aeronautical telecommunication station). Σταθμός στην υπηρεσία των αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών.

Αεροσκάφος (Aircraft). Οποιοδήποτε μηχάνημα, το οποίο μπορεί να επιτυγχάνει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα από τις αντιδράσεις του αέρα εκτός των αντιδράσεων του αέρα που προέρχονται από την επιφάνεια της γης.

Αναφορά αέρος (Air report). Αναφορά από αεροσκάφος εν πτήσει που προετοιμάζεται σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για την αναφορά θέσεως και επιχειρησιακή ή/και μετεωρολογική αναφορά.

Σημείωση. - Λεπτομέρειες της μορφής AIREP παρέχονται στο PANS-ATM (Doc 4444).

Απόλυτο ύψος (Altitude). Η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που θεωρείται ως σημείο, που μετράται από τη μέση στάθμη θαλάσσης (MSL).

Αρμόδια αρχή ATS (Appropriate ATS Authority). Η σχετική αρχή που καθορίζεται από το Κράτος και είναι υπεύθυνη για παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στον εμπλεκόμενο εναέριο χώρο.

Αρχές Ανθρωπίνων Παραγόντων (Human Factors principles). Αρχές οι οποίες εφαρμόζονται στην αεροναυτική σχεδίαση, πιστοποίηση, εκπαίδευση, πτητικές λειτουργίες και συντήρηση και οι οποίες αναζητούν ασφαλή αλληλεπίδραση μεταξύ στοιχείων του ανθρώπου και άλλων συστημάτων με κατάλληλη εξέταση των ανθρωπίνων επιδόσεων.

Αυτόματη εξαρτημένη επιτήρηση (Automatic dependent surveillance - ADS). Τεχνική επιτήρησης κατά την οποία το αεροσκάφος παρέχει αυτόματα, μέσω ζεύξης δεδομένων, στοιχεία που προέρχονται από εναέρια συστήματα ναυτιλίας και προσδιορισμού θέσης, που περιλαμβάνουν αναγνώριση αεροσκάφους, θέση τεσσάρων διαστάσεων και πρόσθετα στοιχεία κατά περίπτωση.

Δεδομένα σημείου εσχάρας σε ψηφιακή μορφή (Grid point data in digital form). Μηχανογραφικά επεξεργασμένα μετεωρολογικά δεδομένα για ένα σύνολο σημείων σε τακτά διαστήματα επί χάρτου, για μεταβίβαση από μετεωρολογικό ηλεκτρονικό υπολογιστή προς άλλον υπολογιστή με μορφή κώδικα κατάλληλου για αυτοματοποιημένη χρήση.

Σημείωση.- Στις περισσότερες περιπτώσεις, τα στοιχεία αυτά μεταβιβάζονται μέσω διαύλων τηλεπικοινωνιών μεσαίας ή υψηλής ταχύτητας

Διαβούλευση (Consultation). Συζήτηση με μετεωρολόγο ή άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο για τις υφιστάμενες ή/και αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες που σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες. Η συζήτηση περιλαμβάνει και απαντήσεις σε ερωτήσεις.

Διάδρομος (Runway). Καθορισμένη ορθογώνια περιοχή επί χερσαίου αεροδρομίου, κατασκευασμένη για την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών.

Διασφάλιση ποιότητας (Quality assurance). Μέρος της διαχείρισης ποιότητας εστιασμένο στην παροχή επαρκούς εμπιστοσύνης ότι θα εκπληρωθούν οι απαιτήσεις ποιότητας (ISO 9000*).

Διαχείριση ποιότητας (Quality management). Συντονισμένες δραστηριότητες για τη διεύθυνση και τον έλεγχο του οργανισμού σε σχέση με την ποιότητα (ISO 9000*).

Δίκτυο σταθερών αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών (Aeronautical fixed telecommunication network - AFTN) Παγκόσμιο σύστημα σταθερών αεροναυτικών κυκλωμάτων που παρέχονται, ως μέρος της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, για την ανταλλαγή τηλεγραφημάτων ή/και ψηφιακών δεδομένων μεταξύ σταθερών αεροναυτικών σταθμών που έχουν τα ίδια ή συμβατά χαρακτηριστικά επικοινωνιών.

Ελάχιστο ύψος τομέα (Minimum sector altitude). Το χαμηλότερο ύψος το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί και το οποίο θα παρέχει ελάχιστη απόσταση 300 μ. (1.000 ποδών) πάνω από όλα τα εμπόδια που βρίσκονται στην περιοχή που περιλαμβάνεται εντός τομέα κύκλου ακτίνας 46 χλμ. (25 ν.μ.) επικεντρωμένο σε ένα ραδιοβοήθημα ναυτιλίας.

Ενημέρωση (Briefing). Προφορικά ενημερωτικά σχόλια για υφιστάμενες ή/και αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες.

Επικρατούσα ορατότητα (Prevailing visibility). Η μέγιστη τιμή ορατότητας, που παρατηρείται σύμφωνα με τον ορισμό της "ορατότητας", η οποία επιτυγχάνεται εντός τουλάχιστον του μισού κύκλου του ορίζοντα ή εντός τουλάχιστον της μισής επιφάνειας του αεροδρομίου. Αυτές οι περιοχές θα μπορούν να περιλαμβάνουν συνεχόμενους ή μη συνεχόμενους τομείς.

Σημείωση.- Η τιμή αυτή μπορεί να εκτιμηθεί από ανθρώπινη παρατήρηση ή/και ενόργανα συστήματα. Όταν εγκαθίστανται όργανα, χρησιμοποιούνται για να επιτευχθεί η κάλλιστη εκτίμηση της επικρατούσας ορατότητας.

Επίπεδο (Level). Γενικός όρος σχετιζόμενος με την κατακόρυφη θέση αεροσκάφους εν πτήσει και σημαίνει ποικιλοτρόπως το σχετικό ύψος, απόλυτο ύψος ή επίπεδο πτήσης.

Επίπεδο πλεύσης (Cruising level). Το επίπεδο που διατηρείται κατά τη διάρκεια σημαντικού μέρους της πτήσης.

Επίπεδο πτήσης (Flight level). Επιφάνεια σταθερής ατμοσφαιρικής πίεσης, η οποία σχετίζεται προς συγκεκριμένο δεδομένο πίεσης, 1.013,2 hectopascals (hPa), και διαχωρίζεται από άλλες τέτοιες επιφάνειες με συγκεκριμένα διαστήματα πίεσης.

Σημείωση 1.- Ένα υψόμετρο βαρομετρικού τύπου βαθμονομημένο σύμφωνα με την Τυπική Ατμόσφαιρα:

α) όταν ρυθμιστεί σε βαρομετρική πίεση QNH, θα δείχνει απόλυτο ύψος,

β) όταν ρυθμιστεί σε βαρομετρική πίεση QFE, θα δείχνει σχετικό ύψος πάνω από το δεδομένο αναφοράς QFE, και

γ) όταν ρυθμιστεί σε βαρομετρική πίεση 1.013,2 hPa, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για ένδειξη επιπέδων πτήσης.

Σημείωση 2.- Οι όροι "σχετικό ύψος" και "απόλυτο ύψος", που χρησιμοποιούνται στη Σημείωση 1, υποδεικνύουν υψομετρικά μάλλον παρά γεωμετρικά σχετικά και απόλυτα ύψη.

Επιχειρησιακή σχεδίαση (Operational planning). Η σχεδίαση των πτητικών λειτουργιών από τον αερομεταφορέα.

Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως (Operational flight plan). Το σχέδιο του αερομεταφορέα για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης, που βασίζεται σε θεωρήσεις των επιδόσεων του αεροπλάνου, άλλους λειτουργικούς περιορισμούς και σχετικές αναμενόμενες συνθήκες στη διαδρομή που θα ακολουθηθεί καθώς και τα εμπλεκόμενα αεροδρόμια.

Επιχειρησιακός έλεγχος (Operational control). Η άσκηση εξουσίας επί της έναρξης, συνέχισης, εκτροπής ή τερματισμού μιας πτήσης προς το συμφέρον της ασφάλειας του αεροσκάφους και της κανονικότητας και αποτελεσματικότητας της πτήσης.

Ζώνη επαφής τροχών (Touchdown zone). Το τμήμα του διαδρόμου, μετά το κατώφλι, όπου τα προσγειούμενα αεροπλάνα πρόκειται να έρθουν σε πρώτη επαφή με το διάδρομο.

Ηφαιστειακή παρατήρηση διεθνών αεροδιαδρόμων (International airways volcano watch - IAVW). Διεθνείς διευθετήσεις για την παρακολούθηση και παροχή προειδοποιήσεων προς τα αεροσκάφη για ηφαιστειακή τέφρα στην ατμόσφαιρα.

Σημείωση.- Η IAVW βασίζεται στη συνεργασία των αεροπορικών και μη αεροπορικών επιχειρησιακών μονάδων που χρησιμοποιούν πληροφορίες που προέρχονται από πηγές και δίκτυα παρακολούθησης που παρέχονται από τα Κράτη. Η παρατήρηση συντονίζεται από τον ICAO με τη συνεργασία άλλων εμπλεκομένων διεθνών οργανισμών.

Κατώφλι (Threshold). Η αρχή εκείνου του τμήματος του διαδρόμου που είναι χρησιμοποιήσιμο για προσγείωση.

Κέντρο ελέγχου περιοχής (Area control center). Μονάδα που ιδρύεται για να παρέχει υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις εντός περιοχών ελέγχου υπό τη δικαιοδοσία της.

Κέντρο πληροφοριών πτήσης (Flight information center). Μονάδα που ιδρύεται για την παροχή υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίας συνέγερσης.

Κέντρο συντονισμού έρευνας (Rescue coordination centre). Μονάδα υπεύθυνη για την προαγωγή της αποτελεσματικής οργάνωσης των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης και για το συντονισμό της διεξαγωγής των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης εντός μιας περιοχής έρευνας και διάσωσης.

Κινητή αεροναυτική υπηρεσία (RR S1.32) (Aeronautical mobile service (RR S1.32). Κινητή υπηρεσία μεταξύ αεροναυτικών σταθμών και σταθμών αεροσκαφών, ή μεταξύ σταθμών αεροσκαφών, στην οποία μπορεί να συμμετέχουν και σταθμοί σκαφών επιβίωσης. Σταθμοί ραδιοφάρων ένδειξης θέσεως σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης μπορεί επίσης να συμμετέχουν σε αυτήν την υπηρεσία, σε καθορισμένες συχνότητες κινδύνου και έκτακτης ανάγκης.

Κλιματολογικός πίνακας αεροδρομίου (Aerodrome climatological table). Πίνακας που παρέχει στατιστικά δεδομένα για την παρατηρηθείσα εμφάνιση ενός ή περισσοτέρων μετεωρολογικών στοιχείων σε ένα αεροδρόμιο.

Κλιματολογική σύνοψη αεροδρομίου (Aerodrome climatological summary). Περιεκτική σύνοψη καθορισμένων μετεωρολογικών στοιχείων σε ένα αεροδρόμιο, που βασίζονται σε στατιστικά δεδομένα.

Κυβερνήτης (Pilot-in-command). Ο χειριστής που ορίζεται από τον αερομεταφορέα, ή, στην περίπτωση της γενικής αεροπορίας, ο ιδιοκτήτης, που χειρίζεται και είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Μέλος πληρώματος διακυβέρνησης (Flight crew member). Αδειοδοτημένο μέλος πληρώματος που είναι επιφορτισμένο με ουσιαστικά καθήκοντα για την πτητική λειτουργία αεροσκάφους κατά το χρόνο απασχόλησης στην πτήση.

Μετεωρολογικές πληροφορίες (Meteorological information). Μετεωρολογική αναφορά, ανάλυση, πρόγνωση, και οποιαδήποτε άλλη δήλωση σχετίζεται με υφιστάμενες ή αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες.

Μετεωρολογική ανακοίνωση (Meteorological bulletin). Κείμενο που περιλαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες στις οποίες προτάσσεται κατάλληλη επικεφαλίδα.

Μετεωρολογική αναφορά (Meteorological report). Δήλωση παρατηρημένων μετεωρολογικών συνθηκών που σχετίζονται με συγκεκριμένο χρόνο και τόπο.

Μετεωρολογική αρχή (Meteorological authority). Η αρχή που προβλέπει ή ρυθμίζει την παροχή μετεωρολογικής υπηρεσίας για τη διεθνή αεροναυτιλία επ' ονόματι Συμβαλλομένου Κράτους.

Μετεωρολογικό γραφείο (Meteorological office). Ένα γραφείο που έχει ορισθεί για να παρέχει μετεωρολογική υπηρεσία για τη διεθνή αεροναυτιλία.

Μετεωρολογικό γραφείο αεροδρομίου (Aerodrome meteorological office). Ένα γραφείο, που βρίσκεται στο αεροδρόμιο, ορισμένο για να παρέχει μετεωρολογική υπηρεσία για τη διεθνή αεροναυτιλία.

Μετεωρολογικός δορυφόρος (Meteorological satellite). Τεχνητός δορυφόρος της Γης που εκτελεί μετεωρολογικές παρατηρήσεις και εκπέμπει αυτές τις παρατηρήσεις προς τη Γη.

Μονάδα ελέγχου προσέγγισης (Approach control unit). Μονάδα που ιδρύεται για την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις που αφικνούνται σε, ή αναχωρούν από, ένα ή περισσότερα αεροδρόμια.

Μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (Air traffic services unit). Γενικός όρος που σημαίνει ποικιλοτρόπως, μονάδα ελέγχου εναέριας περιοχής, κέντρο πληροφοριών πτήσης ή γραφείο αναφοράς υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

Μονάδα υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (Search and rescue services unit). Γενικός όρος που σημαίνει, ανάλογα με την περίπτωση, κέντρο συντονισμού διάσωσης, περιφερειακό κέντρο διάσωσης ή θέση συνέγερσης.

Νέφος επιχειρησιακής σπουδαιότητας (Cloud of operational significance). Νέφος με ύψος βάσης κάτω από 1.500 μ. (5.000 πόδια) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο ύψος τομέα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, ή νέφος σωρειτομελανίας ή πυργώδης σωρείτης σε οποιοδήποτε ύψος.

Οπτική απόσταση διαδρόμου (Runway visual range). Η απόσταση στην οποία ο χειριστής αεροσκάφους επί

της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου μπορεί να δει τις διαγραμμίσεις της επιφανείας του διαδρόμου ή τα φώτα που σκιαγραφούν το διάδρομο ή υποδηλώνουν την κεντρική του γραμμή.

Ορατότητα (Visibility). Ορατότητα για σκοπούς αεροναυτιλίας είναι η μεγαλύτερη από:

α) τη μέγιστη απόσταση στην οποία ένα μαύρο αντικείμενο κατάλληλων διαστάσεων, που βρίσκεται πλησίον του εδάφους, μπορεί να είναι ορατό και να αναγνωρίζεται, όταν παρατηρείται έναντι φωτεινού βάθους.

β) τη μέγιστη απόσταση στην οποία φώτα περίπου 1.000 κυρίων μπορεί να είναι ορατά και να αναγνωρίζονται έναντι μη φωτιζόμενου βάθους.

Σημείωση.- Οι δύο αποστάσεις έχουν διαφορετικές τιμές στον αέρα με δεδομένο συντελεστή εξαφάνισης, και η δεύτερη (β) ποικίλει ανάλογα με το φωτισμό του βάθους. Η πρώτη (α) αντιπροσωπεύεται από τη μετεωρολογική οπτική απόσταση (MOR).

Παγκόσμιο κέντρο πρόγνωσης περιοχής (World area forecast centre - WAFC). Μετεωρολογικό κέντρο καθορισμένο για να προετοιμάζει και εκδίδει προγνώσεις σημαντικού καιρού και προγνώσεις ανώτερης ατμόσφαιρας σε ψηφιακή μορφή επί παγκοσμίου βάσεως, απευθείας προς τα Κράτη με ανάλογα μέσα, ως μέρος της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας.

Παγκόσμιο σύστημα πρόγνωσης περιοχής (World area forecast system - WAFS). Παγκόσμιο σύστημα μέσω το οποίου τα παγκόσμια κέντρα πρόγνωσης περιοχής παρέχουν αεροναυτικές μετεωρολογικές προγνώσεις περιοχής κατά τη διαδρομή με ομοιόμορφες τυποποιημένες μορφές.

Παρατήρηση αεροσκάφους (Aircraft observation). Η αξιολόγηση ενός ή περισσοτέρων μετεωρολογικών στοιχείων που γίνεται από αεροσκάφος εν πτήσει.

Παρατήρηση (μετεωρολογική) (Observation (meteorological)). Η αξιολόγηση ενός ή περισσοτέρων μετεωρολογικών στοιχείων.

Περιοχή ελέγχου (Control area). Ελεγχόμενος εναέριος χώρος που εκτείνεται προς τα άνω, από καθορισμένο όριο πάνω από την επιφάνεια της γης.

Περιοχή πληροφοριών πτήσης (Flight information region). Εναέριος χώρος καθορισμένων διαστάσεων, εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσία πληροφοριών πτήσης και υπηρεσία συνέγερσης.

Περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας (Regional air navigation agreement). Συμφωνία εγκεκριμένη από το Συμβούλιο του ICAO, κανονικά μετά από πρόταση περιοχικής σύσκεψης αεροναυτιλίας.

Πληροφορίες AIRMET (AIRMET information). Πληροφορίες που εκδίδονται από γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης και αφορούν την εκδήλωση ή αναμενόμενη εκδήλωση καθορισμένων καιρικών φαινομένων κατά τη διαδρομή, η οποία μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών χαμηλού ύψους αεροσκαφών και η οποία δεν συμπεριλαμβανόταν ήδη στην πρόγνωση που εκδόθηκε για πτήσεις χαμηλού ύψους στην εμπλεκόμενη περιοχή πληροφοριών πτήσης ή υποπεριοχή της.

Πληροφορίες SIGMET (SIGMET information). Πληροφορίες που εκδίδονται από γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης και αφορούν την εκδήλωση ή αναμενόμενη εκδήλωση καθορισμένων καιρικών φαινομένων κατά τη διαδρομή, τα οποία μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών.

Ποιοτικός έλεγχος (Quality control). Μέρος της διαχείρισης ποιότητας εστιασμένο στην εκπλήρωση των απαιτήσεων ποιότητας (ISO 9000*).

Πρόγνωση (Forecast). Δήλωση για τις αναμενόμενες μετεωρολογικές συνθήκες για καθορισμένη χρονική περίοδο, και για συγκεκριμένη περιοχή ή τμήμα εναέριου χώρου.

Πρόγνωση περιοχής GAMET (GAMET area forecast). Πρόγνωση περιοχής σε συντετμημένη απλή γλώσσα, για πτήσεις χαμηλού ύψους για περιοχή πληροφοριών πτήσης ή υποπεριοχή αυτής, που προετοιμάζεται από το μετεωρολογικό γραφείο που ορίζεται από την αντίστοιχη μετεωρολογική αρχή και ανταλλάσσεται με μετεωρολογικά γραφεία παρακείμενων περιοχών πληροφοριών πτήσης, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των εμπλεκομένων μετεωρολογικών αρχών.

Προγνωστικός χάρτης (Prognostic chart). Πρόγνωση καθορισμένου μετεωρολογικού στοιχείου(ων) για συγκεκριμένη χρονική περίοδο καθώς και για συγκεκριμένη επιφάνεια ή τμήμα εναέριου χώρου, που απεικονίζεται γραφικά επί χάρτου.

Πτητική λειτουργία μεγάλης απόστασης (Extended range operation). Οποιαδήποτε πτήση από αεροπλάνο με δύο στροβιλοκίνητες μονάδες ισχύος όταν ο χρόνος πτήσεως με ταχύτητα πλεύσης με μια μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας (σε συνθήκες ISA και άπνοιας), από ένα σημείο της διαδρομής προς επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής, είναι μεγαλύτερος από τον χρόνο κατωφλίου που εγκρίνεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

Πύργος ελέγχου αεροδρομίου (Aerodrome control tower). Μονάδα που ιδρύεται για την παροχή υπηρεσίας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου.

Σημείο αναφοράς (Reporting point). Καθορισμένη γεωγραφική τοποθεσία, σε σχέση με την οποία μπορεί να αναφερθεί η θέση αεροσκάφους.

Σημείο αναφοράς αεροδρομίου (Aerodrome reference point). Η καθορισμένη γεωγραφική θέση αεροδρομίου.

Σταθερή αεροναυτική υπηρεσία (Aeronautical fixed service - AFS). Υπηρεσία τηλεπικοινωνιών μεταξύ καθορισμένων σταθερών σημείων που παρέχεται πρωτίστως για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας και για την κανονική, αποτελεσματική και οικονομική λειτουργία των αεροπορικών υπηρεσιών.

Συμβουλευτικό κέντρο ηφαιστειακής τέφρας (Volcanic ash advisory centre - VAAC). Μετεωρολογικό κέντρο που καθορίστηκε από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας για να παρέχει συμβουλευτικές πληροφορίες στα γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης, κέντρα ελέγχου περιοχής, κέντρα πληροφοριών πτήσης, παγκόσμια κέντρα πρόγνωσης περιοχής και της διεθνείς τράπεζες δεδομένων OPMET σχετικά με την πλευρική και κατακόρυφη έκταση και πρόγνωση κίνησης της ηφαιστειακής τέφρας στην ατμόσφαιρα μετά από ηφαιστειακές εκρήξεις.

Συμβουλευτικό κέντρο τροπικών κυκλώνων (Tropical cyclone advisory centre - TCAC). Μετεωρολογικό κέντρο

---

* Πρότυπο ISO 9000 - Συστήματα Διαχείρισης Ποιότητας - Βασικές αρχές και Λεξιλόγιο.

που καθορίστηκε από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας για να παρέχει συμβουλευτικές πληροφορίες στα γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης, τα παγκόσμια κέντρα πρόγνωσης περιοχής και τις διεθνείς τράπεζες δεδομένων OPMET σχετικά με τη θέση, πρόγνωση διεύθυνσης και ταχύτητα κίνησης, κεντρική πίεση και μέγιστο άνεμο επιφανείας των τροπικών κυκλώνων.

Σχετικό ύψος (Height). Η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου ή αντικειμένου που θεωρείται ως σημείο, η οποία μετράται από καθορισμένο δεδομένο.

Τεκμηρίωση πτήσης (Flight documentation). Γραπτά ή τυπωμένα έγγραφα, που περιλαμβάνουν χάρτες ή έντυπα, που περιέχουν μετεωρολογικές πληροφορίες για την πτήση.

Τροπικός κυκλώνας (Tropical cyclone). Γενικός όρος για ένα μη μετωπικό κυκλώνα συνοπτικής κλίμακας που δημιουργείται πάνω από τροπικά ή υποτροπικά ύδατα με οργανωμένη μεταφορά (θερμότητας) και σαφή κυκλοφορία ανέμου στην κυκλωνική επιφάνεια.

Τυπική ισοβαρική επιφάνεια (Standard isobaric surface). Μια ισοβαρική επιφάνεια που χρησιμοποιείται επί παγκοσμίου βάσεως για την απεικόνιση και ανάλυση των συνθηκών της ατμόσφαιρας.

Υψόμετρο (Elevation). Η κατακόρυφη απόσταση σημείο ή επιπέδου, επί ή προσαρτημένου στην επιφάνεια της γης, που μετράται από τη μέση στάθμη θαλάσσης.

Υψόμετρο αεροδρομίου (Aerodrome elevation). Το υψόμετρο του υψηλότερου σημείου της περιοχής προσγείωσης.

Χάρτης ανώτερης ατμόσφαιρας (Upper-air chart). Μετεωρολογικός χάρτης που σχετίζεται με συγκεκριμένη επιφάνεια ανώτερης ατμόσφαιρας ή με στρώμα της ατμόσφαιρας.

VOLMET. Μετεωρολογικές πληροφορίες για τα αεροσκάφη εν πτήσει.

VOLMET ζεύξης δεδομένων (Dala link VOLMET – D-VOLMET). Παροχή των συνήθων τρεχουσών μετεωρολογικών αναφορών (METAR) και των ειδικών μετεωρολογικών αναφορών αεροδρομίου (SPECI), προγνώσεων αεροδρομίου (TAF), SIGMET, ειδικών αναφορών αέρος που δεν καλύπτονται από το SIGMET και, όταν διατίθεται, AIRMET μέσω ζεύξης δεδομένων.

Εκπομπή VOLMET (VOLMET broadcast). Παροχή, κατά περίπτωση, των τρεχουσών METAR, SPECI, TAF και SIGMET μέσω συνεχών και επαναλαμβανόμενων φωνητικών εκπομπών.

1.2 Όροι που χρησιμοποιούνται με περιορισμένη έννοια

Για τους σκοπούς του παρόντος Παραρτήματος, οι ακόλουθοι όροι χρησιμοποιούνται με περιορισμένη έννοια, όπως φαίνεται παρακάτω:

α) για να αποφευχθεί σύγχυση σε σχέση με τον όρο "υπηρεσία" μεταξύ της μετεωρολογικής υπηρεσίας που θεωρείται ως διοικητική οντότητα και της υπηρεσία η οποία παρέχεται, χρησιμοποιείται η "μετεωρολογική αρχή" για το πρώτο και η "υπηρεσία" για το δεύτερο,

β) η "παροχή" χρησιμοποιείται αποκλειστικά σε σχέση με την παροχή υπηρεσίας,

γ) η "'έκδοση" χρησιμοποιείται αποκλειστικά σε σχέση με περιπτώσεις όπου η υποχρέωση εκτείνεται συγκεκριμένα στην αποστολή των πληροφοριών στον χρήστη,

δ) το "διατίθεται" χρησιμοποιείται αποκλειστικά σε σχέση με περιπτώσεις όπου η υποχρέωση τελειώνει κάνοντας τις πληροφορίες προσβάσιμες σε ένα χρήστη, και

ε) η "διάθεση" χρησιμοποιείται αποκλειστικά σε σχέση με περιπτώσεις όπου ισχύει είτε το γ) είτε το δ).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Εισαγωγική Σημείωση 1.– Αναγνωρίζεται ότι οι διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος σε σχέση με τις μετεωρολογικές πληροφορίες υπόκεινται στην αντίληψη ότι η υποχρέωση ενός Συμβαλλόμενου Κράτους είναι η διάθεση, σύμφωνα με το άρθρο 28 της Σύμβασης, των μετεωρολογικών πληροφοριών και ότι η ευθύνη για τη χρήση αυτών των πληροφοριών εναπόκειται στον χρήστη.

Εισαγωγική Σημείωση 2.– Αν και η Σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας αναθέτει στο Κράτος Νηολόγησης ορισμένες λειτουργίες τις οποίες το Κράτος αυτό δικαιούται να ασκεί, ή υποχρεούται να ασκεί, ανάλογα με την περίπτωση, η Συνέλευση αναγνώρισε, με την Απόφαση A23-13, ότι το Κράτος Νηολόγησης ενδεχομένως να αδυνατεί να εκπληρώσει επαρκώς τις ευθύνες του σε περιπτώσεις όπου τα αεροσκάφη μισθώνονται, ναυλώνονται ή ανταλλάσσονται – ιδιαιτέρως χωρίς πληρώματα – από αερομεταφορέα άλλου Κράτους και ότι η Σύμβαση μπορεί να μην προσδιορίζει επαρκώς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους ενός αερομεταφορέα σε τέτοιες περιπτώσεις μέχρι τον χρόνο που θα τεθεί σε ισχύ το Άρθρο 83 δις της Σύμβασης. Αναλόγως, το Συμβούλιο παροτρύνει όπως εάν, στις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω, το Κράτος Νηολόγησης αδυνατεί να εκπληρώσει επαρκώς τις λειτουργίες που του έχουν ανατεθεί από τη Σύμβαση, αναθέτει στο Κράτος του Αερομεταφορέα, υπό τον όρο της αποδοχής από το δεύτερο Κράτος, εκείνες τις λειτουργίες του Κράτους Νηολόγησης που μπορούν να εκπληρωθούν πλέον επαρκώς από το Κράτος του Αερομεταφορέα. Έγινε αντιληπτό ότι εν αναμονή της θέσεως σε ισχύ του Άρθρου 83 δις της Σύμβασης η προηγούμενη πράξη θα αποτελεί μόνο θέμα πρακτικής ευκολίας και δεν θα επηρεάζει ούτε τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγο που καθορίζουν τις αρμοδιότητες του Κράτους Νηολόγησης ή οποιουδήποτε άλλου τρίτου Κράτους. Πάντως, καθώς το Άρθρο 83 δις της Σύμβασης τέθηκε σε ισχύ την 20η Ιουνίου 1997, οι συναφείς συμφωνίες μεταβίβασης θα έχουν ισχύ σε σχέση με τα Συμβαλλόμενα Κράτη που έχουν επικυρώσει το σχετικό Πρωτόκολλο (Doc 9318) μόλις εκπληρωθούν οι συνθήκες που καθορίζονται στο Άρθρο 83 δις.

Εισαγωγική Σημείωση 3.– Στην περίπτωση διεθνών πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται από κοινού με αεροπλάνα που δεν είναι όλα νηολογημένα στο ίδιο Συμβαλλόμενο Κράτος, τίποτε στο παρόν Παράρτημα δεν εμποδίζει τα ενδιαφερόμενα Κράτη να έλθουν σε συμφωνία για την από κοινού άσκηση των λειτουργιών που επιβάλλονται στο Κράτος Νηολόγησης από τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

2.1 Αντικειμενικός σκοπός, καθορισμός και παροχή μετεωρολογικής υπηρεσίας

2.1.1 Ο αντικειμενικός σκοπός της μετεωρολογικής υπηρεσίας για τη διεθνή αεροναυτιλία πρέπει να είναι η συνεισφορά στην ασφάλεια, κανονικότητα και αποτελεσματικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας.

2.1.2 Ο αντικειμενικός σκοπός πρέπει να επιτυγχάνεται με τη διάθεση στους ακόλουθους χρήστες: αερομεταφορείς, μέλη πληρωμάτων διακυβέρνησης, μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, μονάδες υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης, διοικήσεις αεροδρομίων και λοιπούς ενδιαφερομένους με τη διεξαγωγή ή ανάπτυξη της διεθνούς αεροναυτιλίας, με τις μετεωρολογικές πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των συναφών λειτουργιών τους.

2.1.3 Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να καθορίζει τη μετεωρολογική υπηρεσία την οποία θα παρέχει ώστε να καλύπτει τις ανάγκες της διεθνούς αεροναυτιλίας. Ο καθορισμός αυτός πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος και με τη δέουσα προσοχή στις περιοχικές συμφωνίες αεροναυτιλίας. Θα πρέπει να περιλαμβάνει τον καθορισμό της μετεωρολογικής υπηρεσίας που θα παρέχεται για τη διεθνή αεροναυτιλία πάνω από τα διεθνή ύδατα και άλλες περιοχές οι οποίες κείνται έξω από την επικράτεια του αρμόδιου Κράτους.

2.1.4 Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να καθορίζει την αρχή, που στο εξής θα αναφέρεται ως η μετεωρολογική αρχή, που θα παρέχει ή θα ρυθμίζει την παροχή της μετεωρολογικής υπηρεσίας για τη διεθνή αεροναυτιλία επ' ωφελεία του. Οι λεπτομέρειες της έτσι προσδιοριζόμενης μετεωρολογικής αρχής πρέπει να περιλαμβάνονται στο Κρατικό εγχειρίδιο αεροναυτικών πληροφοριών, σύμφωνα με το Παράρτημα 15, Προσάρτημα 1, GEN 1.1.

2.1.5 Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να εξασφαλίζει ότι η καθορισμένη μετεωρολογική αρχή συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού σε σχέση με τα προσόντα και την εκπαίδευση του μετεωρολογικού προσωπικού που παρέχει υπηρεσία στη διεθνή αεροναυτιλία.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις που αφορούν τα προσόντα και την εκπαίδευση του μετεωρολογικού προσωπικού στην αεροναυτική μετεωρολογία παρέχονται στην Έκδοση No.49 του WMO, Technical Regulations, Τόμος I - General Meteorological Standards and Recommended Practices, Κεφάλαιο B.4 - Education and Training.

2.2 Διάθεση, διασφάλιση ποιότητας και χρήση των μετεωρολογικών πληροφοριών

2.2.1 Πρέπει να διατηρείται στενή συνεργασία μεταξύ εκείνων που ασχολούνται με τον εφοδιασμό και εκείνων που ασχολούνται με τη χρήση των μετεωρολογικών πληροφοριών επί θεμάτων τα οποία επηρεάζουν την παροχή της μετεωρολογικής υπηρεσίας για τη διεθνή αεροναυτιλία.

2.2.2 Σύσταση.- Προκειμένου να εκπληρωθεί ο αντικειμενικός σκοπός της παροχής μετεωρολογικής υπηρεσίας για τη διεθνή αεροναυτιλία, το Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η καθορισμένη μετεωρολογική αρχή που αναφέρεται στο 2.1.4 καθιερώνει και υλοποιεί ένα κατάλληλα οργανωμένο σύστημα ποιότητας που περιέχει διαδικασίες, μεθόδους και πηγές που είναι αναγκαίες για την παροχή διαχείρισης ποιότητας των μετεωρολογικών πληροφοριών που θα διατίθενται στους χρήστες που καταγράφονται στο 2.1.2.

2.2.3 Σύσταση.- Το σύστημα ποιότητας που καθιερώνεται σύμφωνα με το 2.2.2 θα πρέπει να είναι σύμφωνο με τα πρότυπα διασφάλισης ποιότητας της σειράς 9000 του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO), και θα πρέπει να είναι πιστοποιημένο από εγκεκριμένο οργανισμό.

Σημείωση.- Τα πρότυπα διασφάλισης ποιότητας της σειράς 9000 του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO) παρέχουν το βασικό πλαίσιο για την ανάπτυξη ενός προγράμματος διασφάλισης ποιότητας. Οι λεπτομέρειες ενός επιτυχούς προγράμματος πρέπει να διαμορφωθούν από κάθε Κράτος και στις πλείστες των περιπτώσεων είναι μοναδικές για τον Κρατικό οργανισμό.

2.2.4 Σύσταση.- Το σύστημα ποιότητας θα πρέπει να παρέχει τους χρήστες τη διαβεβαίωση ότι οι παρεχόμενες μετεωρολογικές πληροφορίες συμμορφώνονται με τις δηλωμένες απαιτήσεις όσον αφορά τη γεωγραφική και διαστημική κάλυψη, μορφή και περιεχόμενο, χρόνο και συχνότητα έκδοσης και ισχύ, καθώς επίσης και την ακρίβεια των μετρήσεων, παρατηρήσεων και προγνώσεων. Όπου το σύστημα ποιότητας διαπιστώνει ότι οι μετεωρολογικές πληροφορίες που θα παρασχεθούν στους χρήστες δεν συμμορφώνονται με τις δηλωμένες απαιτήσεις, και οι διαδικασίες αυτόματης διόρθωσης σφαλμάτων δεν είναι κατάλληλες, οι πληροφορίες αυτές δεν θα πρέπει να διατίθενται στους χρήστες εκτός εάν επικυρώνονται από τον εκδότη.

Σημείωση- Οι απαιτήσεις που αφορούν τη γεωγραφική και διαστημική κάλυψη, μορφή και περιεχόμενο, χρόνο και συχνότητα έκδοσης και διάρκεια ισχύος των μετεωρολογικών πληροφοριών που θα παρασχεθούν στους αεροναυτικούς χρήστες παρέχονται στα Κεφάλαια 3, 4, 6, 7, 8, 9 και 10 και τα Προσαρτήματα 2, 3, 5, 6, 7, 8 και 9 του παρόντος Παραρτήματος καθώς και στα σχετικά περιοχικά σχέδια αεροναυτιλίας. Καθοδήγηση που αφορά την ακρίβεια μέτρησης και παρατήρησης, και την ακρίβεια των προγνώσεων παρέχεται στα Συνημμένα A καιB , αντίστοιχα, του παρόντος Παραρτήματος.

2.2.5 Σύσταση.- Σχετικά με την ανταλλαγή μετεωρολογικών πληροφοριών για επιχειρησιακούς σκοπούς, το σύστημα ποιότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασίες επιβεβαίωσης και επικύρωσης καθώς και μέσα για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα καθορισμένα προγράμματα εκπομπών για ξεχωριστά τηλεγραφήματα ή/και ανακοινώσεις που απαιτείται να ανταλλάσσονται, καθώς και τους χρόνους κατάθεσης για την εκπομπή τους. Το σύστημα ποιότητας θα πρέπει να είναι ικανό να ανιχνεύει τους υπερβολικούς χρόνους μεταφοράς των τηλεγραφημάτων και των ανακοινώσεων που λαμβάνονται.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις που αφορούν την ανταλλαγή επιχειρησιακών μετεωρολογικών πληροφοριών παρέχονται στο Κεφάλαιο 11 και το Προσάρτημα 10 του παρόντος Παραρτήματος.

2.2.6 Σύσταση.- Η επίδειξη της συμμόρφωσης του εφαρμοζόμενου συστήματος ποιότητας θα πρέπει να γίνεται με έλεγχο. Εφόσον εντοπιστεί μη συμμόρφωση του συστήματος, θα πρέπει να αρχίσει ενέργεια για τον προσδιορισμό και τη διόρθωση της αιτίας. Όλες οι παρατηρήσεις του ελέγχου θα πρέπει να αποδεικνύονται και να τεκμηριώνονται κατάλληλα.

2.2.7 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες που διατίθενται στους χρήστες και καταγράφονται στο 2.1.2 πρέπει να είναι σε συνέπεια με τις αρχές Ανθρωπίνων Παραγόντων και πρέπει να είναι σε μορφές οι οποίες απαιτούν

02022873011070128

την ελάχιστη ερμηνεία από αυτούς τους χρήστες, όπως καθορίζεται στα επόμενα κεφάλαια.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών Ανθρωπίνων Παραγόντων μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

2.3 Ενημερώσεις που αιτούνται από τους αερομεταφορείς

2.3.1 Ο αερομεταφορέας που ζητάει μετεωρολογική υπηρεσία ή αλλαγές στην υφιστάμενη μετεωρολογική υπηρεσία πρέπει να ενημερώνει, αρκετά έγκαιρα, την μετεωρολογική αρχή ή το αρμόδιο μετεωρολογικό γραφείο. Ο ελάχιστος χρόνος της απαιτούμενης έγκαιρης ειδοποίησης πρέπει να συμφωνείται μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής ή του μετεωρολογικού γραφείου και του αερομεταφορέα.

2.3.2 Η μετεωρολογική αρχή πρέπει να ενημερώνεται από τον αερομεταφορέα που ζητά παροχή υπηρεσίας όταν:

α) σχεδιάζονται νέες διαδρομές ή νέοι τύποι πτητικών λειτουργιών,

β) πρόκειται να γίνουν αλλαγές μόνιμου χαρακτήρα στις προγραμματισμένες πτητικές λειτουργίες, και

γ) σχεδιάζονται άλλες αλλαγές, που επηρεάζουν την παροχή μετεωρολογικής υπηρεσίας.

Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιέχουν όλες τις λεπτομέρειες που είναι αναγκαίες για τη σχεδίαση των κατάλληλων διευθετήσεων από τη μετεωρολογική αρχή.

2.3.3 Το μετεωρολογικό γραφείο του αεροδρομίου, ή το αρμόδιο μετεωρολογικό γραφείο, πρέπει να ενημερώνεται από τον αερομεταφορέα ή μέλος πληρώματος διακυβέρνησης:

α) για τα προγράμματα πτήσεως,

β) όταν πρόκειται να εκτελεσθούν μη προγραμματισμένες πτήσεις, και

γ) όταν οι πτήσεις καθυστερούν, εκτελούνται πρόσκαιρα ή ακυρώνονται.

2.3.4 Σύσταση.- Η ενημέρωση του μετεωρολογικού γραφείου του αεροδρομίου, ή του αρμόδιου μετεωρολογικού γραφείου, για μεμονωμένες πτήσεις θα πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες εκτός από το γεγονός ότι, στην περίπτωση προγραμματισμένων πτήσεων, η απαίτηση για μερικές ή όλες αυτές τις πληροφορίες δύναται να απαλειφθεί κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του μετεωρολογικού γραφείου και του αερομεταφορέα:

α) αεροδρόμιο αναχώρησης και υπολογιζόμενο χρόνο αναχώρησης,

β) προορισμό και υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης,

γ) διαδρομή πτήσεως και υπολογιζόμενους χρόνους άφιξης στα, και αναχώρησης από, τυχόν ενδιάμεσα αεροδρόμια,

δ) αεροδρόμια εναλλαγής που απαιτούνται για τη συμπλήρωση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης και λαμβάνονται από το σχετικό κατάλογο που περιέχεται στο περιοχικό σχέδιο αεροναυτιλίας.

ε) επίπεδο πλεύσης,

στ) τύπο πτήσεως, αν πρόκειται για κανόνες πτήσεως εξ όψεως ή πτήσεως δι' οργάνων,

ζ) τύπο των αιτούμενων μετεωρολογικών πληροφοριών για ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, αν πρόκειται για τεκμηρίωση πτήσεως ή/και ενημέρωση ή διαβούλευση, και

η) χρόνους κατά τους οποίους απαιτούνται ενημέρωση, διαβούλευση ή/και τεκμηρίωση πτήσεως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΓΝΩΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

Σημείωση.- Οι τεχνικές προδιαγραφές και τα λεπτομερή κριτήρια που σχετίζονται με το παρόν κεφάλαιο παρέχονται στο Προσάρτημα 2.

3.1 Αντικειμενικός σκοπός του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής

Ο αντικειμενικός σκοπός του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής πρέπει να είναι η διάθεση στις μετεωρολογικές αρχές και άλλους χρήστες παγκόσμιων αεροναυτιλιακών μετεωρολογικών προγνώσεων διαδρομής σε ψηφιακή μορφή. Αυτός ο αντικειμενικός σκοπός πρέπει να επιτυγχάνεται μέσω ενός περιεκτικού, ολοκληρωμένου, παγκόσμιου και, στο μέτρο του δυνατού, ενιαίου συστήματος, και με οικονομικό τρόπο, εκμεταλλευόμενος πλήρως τις εξελισσόμενες τεχνολογίες.

3.2 Παγκόσμια κέντρα πρόγνωσης περιοχής

3.2.1 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη, έχοντας αποδεχτεί την ευθύνη για παροχή ενός WAFC εντός του πλαισίου του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής, πρέπει να ρυθμίσουν για το κέντρο αυτό ώστε:

α) να προετοιμάζει παγκόσμιες προγνώσεις για τα σημεία εσχάρας για όλα τα απαιτούμενα επίπεδα:

1) ανωτέρων ανέμων,

2) θερμοκρασίας και υγρασίας ανωτέρας ατμοσφαίρας,

3) γεωδυναμικό απόλυτο ύψος των επιπέδων πτήσης,

4) επίπεδο πτήσης και θερμοκρασία της τροπόπαυσης,

5) διεύθυνση, ταχύτητα και επίπεδο πτήσης του μέγιστου ανέμου,

β) να προετοιμάζει παγκόσμιες προγνώσεις των φαινομένων σημαντικού καιρού (SIGWX),

γ) να εκδίδει τις προγνώσεις, που αναφέρονται στα α) και β), σε ψηφιακή μορφή προς τις μετεωρολογικές αρχές και άλλους χρήστες, όπως έχει εγκριθεί από το Συμβαλλόμενο Κράτος, με πρόταση από την μετεωρολογική αρχή,

δ) να λαμβάνει πληροφορίες που αφορούν την τυχαία απελευθέρωση ραδιενεργών υλικών στην ατμόσφαιρα από το αντίστοιχο περιοχικό ειδικευμένο μετεωρολογικό κέντρο (RSMC) του WMO για την παροχή πρότυπων προϊόντων μεταφοράς για τη ραδιολογική περιβαλλοντική αντίδραση έκτακτης ανάγκης, προκειμένου να περιληφθούν οι πληροφορίες στις προγνώσεις SIGWX, και

ε) να καθιερώσει και να τηρεί επαφή με τα VAAC για την ανταλλαγή πληροφοριών επί της ηφαιστειακής δραστηριότητας προκειμένου να συντονίζει την εισαγωγή των πληροφοριών ηφαιστειακών εκρήξεων στις προγνώσεις SIGWX.

3.2.2 Σε περίπτωση διακοπής της λειτουργίας ενός WAFC, οι λειτουργίες του πρέπει να διεξάγονται από το άλλο WAFC.

Σημείωση.- Οι εφεδρικές διαδικασίες που θα χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση διακοπής της λειτουργίας ενός WAFC ενημερώνονται από την Ομάδα Επιχειρήσε-

ων του Συστήματος Παγκόσμιας Πρόγνωσης Περιοχής (WAFSOPSG) κατά περίπτωση. Η τελευταία αναθεώρηση μπορεί να αναζητηθεί στην ιστοσελίδα του WAFSOPSG στο: www.icao.int/anb/wafsopsg.

3.3 Μετεωρολογικά γραφεία

3.3.1 Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να καθιερώσει ένα ή περισσότερα μετεωρολογικά γραφεία αεροδρομίου ή/και άλλα μετεωρολογικά γραφεία τα οποία πρέπει να είναι επαρκή για την παροχή της μετεωρολογικής υπηρεσίας που απαιτείται για την ικανοποίηση των αναγκών της διεθνούς αεροναυτιλίας.

3.3.2 Το μετεωρολογικό γραφείο αεροδρομίου πρέπει να εκτελεί όλες ή ορισμένες από τις ακόλουθες λειτουργίες, κατά περίπτωση, για να καλύψει τις ανάγκες των πτητικών λειτουργιών στο αεροδρόμιο:

α) να προετοιμάζει ή/και να αποκτά προγνώσεις και άλλες συναφείς πληροφορίες για τις πτήσεις που το ενδιαφέρουν. Η έκταση των ευθυνών του να προετοιμάζει προγνώσεις πρέπει να σχετίζεται με την τοπική διαθεσιμότητα και χρήση του υλικού πρόγνωσης διαδρομής και αεροδρομίου που λαμβάνεται από άλλα γραφεία,

β) να προετοιμάζει ή/και να λαμβάνει προγνώσεις των τοπικών μετεωρολογικών συνθηκών,

γ) να τηρεί συνεχή αξιολόγηση των μετεωρολογικών συνθηκών πάνω από τα αεροδρόμια για τα οποία έχει ορισθεί να προετοιμάζει προγνώσεις,

δ) να παρέχει ενημέρωση, διαβούλευση και τεκμηρίωση πτήσης στα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης ή/και άλλο προσωπικό του τομέα επιχειρήσεων,

ε) να διαθέτει άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες στους αεροναυτικούς χρήστες,

στ) να απεικονίζει τις διαθέσιμες μετεωρολογικές πληροφορίες,

ζ) να ανταλλάσει μετεωρολογικές πληροφορίες με άλλα μετεωρολογικά γραφεία, και

η) να διαθέτει πληροφορίες που λαμβάνει σχετικά με ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-εκρήξεως, ηφαιστειακή έκρηξη ή σύννεφο ηφαιστειακής τέφρας, προς την αντίστοιχη μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, μονάδα της υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών και γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των αρμοδίων μετεωρολογικών αρχών, αρχών υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών και υπηρεσιών ATS.

3.3.3 Τα μετεωρολογικά γραφεία αεροδρομίων στα οποία απαιτείται τεκμηρίωση πτήσεως, καθώς και οι περιοχές που θα καλυφθούν, πρέπει να καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

3.3.4 Τα αεροδρόμια για τα οποία απαιτούνται προγνώσεις προσγείωσης πρέπει να καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

3.3.5 Για αεροδρόμια χωρίς μετεωρολογικά γραφεία:

α) η αρμόδια μετεωρολογική αρχή πρέπει να καθορίζει ένα ή περισσότερα μετεωρολογικά γραφεία για διάθεση μετεωρολογικών πληροφοριών ως απαιτείται, και

β) οι αρμόδιες αρχές πρέπει να καθορίσουν τα μέσα με τα οποία οι πληροφορίες αυτές μπορεί να διατίθενται στα ενδιαφερόμενα αεροδρόμια.

3.4 Γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης

3.4.1 Το Συμβαλλόμενο Κράτος, έχοντας αποδεχτεί την ευθύνη για παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας εντός μιας περιοχής πληροφοριών πτήσης ή μιας περιοχής ελέγχου, πρέπει να ιδρύσει ένα ή περισσότερα μετεωρολογικά γραφεία παρατήρησης, ή να ζητήσει από ένα άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος να το πράξει.

3.4.2 Ένα μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης πρέπει:

α) να τηρεί παρακολούθηση των μετεωρολογικών συνθηκών που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες εντός της περιοχής ευθύνης του,

β) να προετοιμάζει το SIGMET και άλλες πληροφορίες που αφορούν την περιοχή ευθύνης του,

γ) να διαθέτει πληροφορίες SIGMET και άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες, ως απαιτείται, προς τις αντίστοιχες μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

δ) να διανέμει τις πληροφορίες SIGMET,

ε) όταν απαιτείται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, σύμφωνα με το 7.2.1:

1) να προετοιμάζει τις πληροφορίες AIRMET που σχετίζονται με την περιοχή ευθύνης του,

2) να διαθέτει τις πληροφορίες AIRMET προς τις αντίστοιχες μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και

3) να διανέμει τις πληροφορίες AIRMET.

στ) να διαθέτει τις πληροφορίες που λαμβάνει περί ηφαιστειακής δραστηριότητας προ-έκρηξης, ηφαιστειακής έκρηξης και νέφους ηφαιστειακής τέφρας για τα οποία δεν έχει ήδη εκδοθεί SIGMET, προς το αντίστοιχο ACC/FIC, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των αρμόδιων μετεωρολογικών αρχών και των αρχών ATS, καθώς και στο αντίστοιχο VAAC όπως έχει καθοριστεί από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, και

ζ) να διαθέτει τις πληροφορίες που λαμβάνει σχετικά με την τυχαία αποδέσμευση ραδιενεργών υλικών στην ατμόσφαιρα, στην περιοχή για την οποία εκτελεί παρατήρηση ή σε γειτονικές περιοχές, προς το αντίστοιχο ACC/FIC, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των αρμόδιων μετεωρολογικών αρχών και των αρχών ATS, καθώς και στις μονάδες της υπηρεσίας αεροναυτικών πληροφοριών, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των ενδιαφερομένων αρμόδιων αρχών μετεωρολογίας και πολιτικής αεροπορίας. Οι πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνουν την τοποθεσία, ημερομηνία και ώρα του ατυχήματος, καθώς και τις προβλεπόμενες τροχιές των ραδιενεργών υλικών.

Σημείωση.- Οι πληροφορίες παρέχονται, κατόπιν αιτήσεως της εξουσιοδοτημένης αρχής σε ένα Κράτος, από τα περιοχικά ειδικά μετεωρολογικά κέντρα (RSMC) του WMO για τη διάθεση πρότυπων προϊόντων μεταφοράς για τη ραδιολογική περιβαλλοντική αντίδραση έκτακτης ανάγκης. Οι πληροφορίες αποστέλλονται από το RSMC προς ένα μοναδικό σημείο επαφής της εθνικής μετεωρολογικής υπηρεσίας σε κάθε Κράτος. Αυτό το σημείο επαφής έχει την ευθύνη της αναδιανομής των προϊόντων RSMC εντός του ενδιαφερόμενου Κράτους.

3.4.3 Σύσταση.- Τα όρια της περιοχής πάνω από την οποία θα πρέπει να εκτελούνται παρατηρήσεις από ένα γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης θα πρέπει, στο μέτρο που είναι πρακτικώς δυνατόν, να συμπίπτουν με τα όρια της περιοχής πληροφοριών πτήσης ή μιας περιοχής ελέγχου ή συνδυασμού περιοχών πληροφοριών πτήσης ή/και περιοχών ελέγχου.

3.4.4 Σύσταση.- Η μετεωρολογική παρατήρηση θα πρέ-

πει να εκτελείται συνεχώς. Εντούτοις, σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα κυκλοφορίας, η παρατήρηση μπορεί να περιορίζεται στη χρονική περίοδο που σχετίζεται με τις αναμενόμενες πτητικές λειτουργίες.

3.5 Συμβουλευτικά κέντρα ηφαιστειακής τέφρας

3.5.1 Το Συμβαλλόμενο Κράτος, έχοντας αποδεχτεί, με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, την ευθύνη για παροχή VAAC εντός του πλαισίου της ηφαιστειακής παρατήρησης των διεθνών αεροδιαδρόμων, πρέπει να λάβει μέτρα ώστε το κέντρο αυτό να ανταποκρίνεται σε ειδοποίηση ότι ένα ηφαίστειο έχει εκραγεί, ή αναμένεται να εκραγεί ή έχει αναφερθεί ηφαιστειακή τέφρα στην περιοχή ευθύνης του, εξασφαλίζοντας ότι το κέντρο αυτό:

α) θα παρακολουθεί τα σχετικά γεωστατικά και πολικής τροχιάς δορυφορικά δεδομένα για να ανιχνεύει την ύπαρξη και την έκταση ηφαιστειακής τέφρας στην ατμόσφαιρα της υπόψη περιοχής,

β) θα ενεργοποιεί το αριθμητικό μοντέλο τροχιάς/διασποράς της ηφαιστειακής τέφρας προκειμένου να προβλέψει την κίνηση οποιουδήποτε τέτοιου "νέφους" τέφρας το οποίο έχει εντοπισθεί ή αναφερθεί,

Σημείωση.- Το αριθμητικό μοντέλο μπορεί να είναι δικό του ή, κατόπιν συμφωνίας, εκείνο κάποιου άλλου VAAC.

γ) θα εκδίδει συμβουλευτικές πληροφορίες σχετικά με την έκταση και την προβλεπόμενη κίνηση του "νέφους" ηφαιστειακής τέφρας προς:

1) τα γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης, τα κέντρα ελέγχου περιοχής και τα κέντρα πληροφοριών πτήσης που εξυπηρετούν τις περιοχές πληροφοριών πτήσης στην περιοχή ευθύνης του η οποία ενδέχεται να επηρεασθεί,

2) άλλα VAAC των οποίων η περιοχή ευθύνης ενδέχεται να επηρεασθεί,

3) τα παγκόσμια κέντρα πρόγνωσης περιοχής, τις διεθνείς τράπεζες δεδομένων OPMET, τα διεθνή γραφεία αγγελιών (NOTAM), και τα κέντρα που έχουν καθορισθεί από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας για τη λειτουργία των συστημάτων δορυφορικής διανομής της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, και

4) αεροπορικές εταιρείες που ζητούν τις συμβουλευτικές πληροφορίες μέσω της διεύθυνσης AFTN που διατίθεται ειδικά για το σκοπό αυτό, και

Σημείωση.- Η διεύθυνση AFTN που θα χρησιμοποιηθεί από τα VAAC παρέχεται στο Handbook on the International Airways Volcano Watch (IAVW) (Doc 9766) και στο: http://www.icao.int/icao/en/anb/met/index.html.

δ) θα εκδίδουν ενημερωμένες συμβουλευτικές πληροφορίες προς τα γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης, κέντρα ελέγχου περιοχής, κέντρα πληροφοριών πτήσεων και τα VAAC που αναφέρονται στο γ), κατά περίπτωση, αλλά τουλάχιστον κάθε έξη ώρες μέχρι το χρόνο που αυτό το "νέφος" ηφαιστειακής τέφρας δεν είναι πλέον αναγνωρίσιμο από τα δορυφορικά στοιχεία, δεν λαμβάνονται περαιτέρω αναφορές ηφαιστειακής τέφρας από την περιοχή, και δεν αναφέρονται περαιτέρω εκρήξεις του ηφαιστείου.

3.5.2 Τα συμβουλευτικά κέντρα ηφαιστειακής τέφρας πρέπει να εκτελούν 24ώρη παρατήρηση.

3.5.3 Σε περίπτωση διακοπής της επιχειρησιακής λειτουργίας του VAAC, οι λειτουργίες του πρέπει να εκτελούνται από ένα άλλο VAAC ή άλλο μετεωρολογικό κέντρο, όπως καθορίζεται από το αρμόδιο Κράτος που παρέχει το VAAC.

Σημείωση.- Οι εφεδρικές διαδικασίες, που θα χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση διακοπής της επιχειρησιακής λειτουργίας του VAAC, περιλαμβάνονται στο Handbiik on the International Airwayw Volcano Watch (IAVW) (Doc 9766).

3.6 Κρατικά παρατηρητήρια ηφαιστείων

Τα Συμβαλλόμενα Κράτη που διατηρούν παρατηρητήρια που παρακολουθούν τα ενεργά ηφαίστεια πρέπει να μεριμνούν ώστε τα επιλεγμένα Κρατικά παρατηρητήρια ηφαιστείων, όπως καθορίζονται με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, που παρατηρούν:

α) σημαντική ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης, η διακοπή αυτής,

β) μια ηφαιστειακή έκρηξη, η διακοπή αυτής, ή/και

γ) ηφαιστειακή τέφρα στην ατμόσφαιρα

πρέπει να στέλνουν τις πληροφορίες αυτές το ταχύτερο πρακτικώς δυνατόν προς τα αντίστοιχα ACC, MWO, και VAAC.

Σημείωση.- Η ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης σε αυτό το πλαίσιο σημαίνει την ασυνήθη ή/και αυξανόμενη ηφαιστειακή δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε να προοιωνίσει ηφαιστειακή έκρηξη.

3.7 Συμβουλευτικά κέντρα τροπικών κυκλώνων

Το Συμβαλλόμενο Κράτος που έχει αποδεχτεί, με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, την ευθύνη για παροχή ενός TCAC πρέπει να μεριμνά ώστε αυτό το κέντρο:

α) να παρακολουθεί την ανάπτυξη τροπικών κυκλώνων στην περιοχή ευθύνης του, χρησιμοποιώντας γεωστατικά και αρκτικής τροχιάς δορυφορικά δεδομένα, στοιχεία ραντάρ και άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες,

β) να εκδίδει συμβουλευτικές πληροφορίες σχετικά με τη θέση του κέντρου του κυκλώνα, την κατεύθυνση και ταχύτητα κινήσεώς του, κεντρική πίεση και μέγιστο άνεμο επιφανείας πλησίον του κέντρου, σε συντετμημένη απλή γλώσσα προς:

1) γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης στην περιοχή ευθύνης του,

2) άλλα TCAC των οποίων οι περιοχές ευθύνης ενδέχεται να επηρεασθούν, και

3) παγκόσμια κέντρα πρόγνωσης περιοχής, διεθνείς τράπεζες δεδομένων OPMET, και κέντρα που καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας για τη λειτουργία των συστημάτων δορυφορικής διανομής της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, και

γ) να εκδίδει ενημερωμένες συμβουλευτικές πληροφορίες προς τα γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης για κάθε τροπικό κυκλώνα, κατά περίπτωση, αλλά τουλάχιστον κάθε έξη ώρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Σημείωση.- Τεχνικές προδιαγραφές και λεπτομερή κριτήρια που σχετίζονται με το παρόν κεφάλαιο παρέχονται στο Προσάρτημα 3.

4.1 Αεροναυτικοί μετεωρολογικοί σταθμοί και παρατηρήσεις

4.1.1 Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να ιδρύει, σε αεροδρόμια της επικρατείας του, τους αεροναυτικούς σταθμούς που κρίνει ότι είναι αναγκαίοι. Ο αε-

ροναυτικός μετεωρολογικός σταθμός μπορεί να είναι ξεχωριστός σταθμός ή μπορεί να συνδυάζεται με ένα συνοπτικό σταθμό.

Σημείωση.- Οι αεροναυτικοί μετεωρολογικοί σταθμοί μπορεί να περιλαμβάνουν αισθητήρες εγκατεστημένους εκτός του αεροδρομίου, όπου θεωρείται δικαιολογημένο, από την μετεωρολογική αρχή για να εξασφαλισθεί η συμμόρφωση της μετεωρολογικής υπηρεσίας για την διεθνή αεροναυτιλία με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

4.1.2 Σύσταση.- Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να ιδρύει, ή να φροντίζει για την ίδρυση, αεροναυτικών μετεωρολογικών σταθμών σε υπεράκτιες κατασκευές ή σε άλλα σημαντικά σημεία για την υποστήριξη πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρων προς υπεράκτιες κατασκευές, εάν απαιτείται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

4.1.3 Οι αεροναυτικοί μετεωρολογικοί σταθμοί πρέπει να εκτελούν συνήθεις παρατηρήσεις σε τακτά χρονικά διαστήματα. Στα αεροδρόμια, οι συνήθεις παρατηρήσεις πρέπει να συμπληρώνονται με ειδικές παρατηρήσεις οποτεδήποτε συμβαίνουν καθορισμένες αλλαγές όσον αφορά τον άνεμο επιφανείας, ορατότητα, οπτική απόσταση διαδρόμου, παρόντα καιρό, νέφη ή/και θερμοκρασία αέρος.

4.1.4 Σύσταση.- Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να μεριμνά ώστε οι αεροναυτικοί μετεωρολογικοί σταθμοί του να επιθεωρούνται κατά επαρκώς συχνά χρονικά διαστήματα για να εξασφαλίζεται ότι διατηρούνται υψηλά πρότυπα παρατηρήσεων, ότι τα όργανα και όλοι οι ενδείκτες τους λειτουργούν σωστά, και ότι η έκθεση των οργάνων δεν έχει αλλάξει σημαντικά.

4.1.5 Σε αεροδρόμια, με διαδρόμους που προορίζονται για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ, πρέπει να εγκαθίσταται αυτοματοποιημένος εξοπλισμός για τη μέτρηση ή τον υπολογισμό, κατά περίπτωση, και για την παρακολούθηση και εξ αποστάσεως ένδειξη του ανέμου επιφανείας, ορατότητας, οπτικής απόστασης διαδρόμου, ύψους της βάσης νεφών, θερμοκρασιών αέρος και σημείου δρόσου και της ατμοσφαιρικής πίεσης, προκειμένου να υποστηρίζουν τις πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης και απογείωσης. Οι συσκευές αυτές πρέπει να είναι ολοκληρωμένα αυτόματα συστήματα για την απόκτηση, επεξεργασία, διανομή και απεικόνιση σε πραγματικό χρόνο των μετεωρολογικών παραμέτρων που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες προσγείωσης και απογείωσης. Ο σχεδιασμός των ολοκληρωμένων αυτόματων συστημάτων πρέπει να παρακολουθεί τις αρχές Ανθρωπίνων Παραγόντων και να περιλαμβάνει εφεδρικές διαδικασίες.

Σημείωση 1.- Οι κατηγορίες πτητικών λειτουργιών προσέγγισης ακριβείας και προσγείωσης καθορίζονται στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι.

Σημείωση 2.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών Ανθρωπίνων Παραγόντων μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

4.1.6 Σύσταση.- Σε αεροδρόμια, με διαδρόμους που προορίζονται για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης Κατηγορίας Ι, θα πρέπει να εγκαθίσταται αυτοματοποιημένος εξοπλισμός για τη μέτρηση ή τον υπολογισμό, κατά περίπτωση, και για την παρακολούθηση και την εξ αποστάσεως ένδειξη του ανέμου επιφανείας, ορατότητας, οπτικής απόστασης διαδρόμου, ύψους της βάσης νεφών, θερμοκρασιών αέρος και σημείου δρόσου και της ατμοσφαιρικής πίεσης, προκειμένου να υποστηρίζουν τις πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης και απογείωσης. Οι συσκευές αυτές θα πρέπει να είναι ολοκληρωμένα αυτόματα συστήματα για την απόκτηση, επεξεργασία, διανομή και απεικόνιση σε πραγματικό χρόνο των μετεωρολογικών παραμέτρων που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες προσγείωσης και απογείωσης. Ο σχεδιασμός των ολοκληρωμένων αυτόματων συστημάτων θα πρέπει να παρακολουθεί τις αρχές Ανθρωπίνων Παραγόντων και να περιλαμβάνει εφεδρικές διαδικασίες.

4.1.7 Σύσταση.- Όπου χρησιμοποιείται ένα ολοκληρωμένο αυτόματο σύστημα για τη διανομή/ απεικόνιση μετεωρολογικών πληροφοριών, θα πρέπει να είναι ικανό να δέχεται τη μηχανική εισαγωγή δεδομένων που καλύπτουν εκείνα τα μετεωρολογικά στοιχεία τα οποία δεν μπορεί να παρατηρηθούν με αυτόματα μέσα.

4.1.8 Οι παρατηρήσεις πρέπει να αποτελούν τη βάση για την προετοιμασία των αναφορών που θα διανεμηθούν στο αεροδρόμιο προέλευσης και των αναφορών που θα διανεμηθούν πέραν του αεροδρομίου προέλευσης.

4.1.9 Λόγω της ποικιλίας των μετεωρολογικών στοιχείων στο χώρο και το χρόνο, των περιορισμών των τεχνικών παρατήρησης και των περιορισμών που προκαλούνται από τους ορισμούς ορισμένων εκ των στοιχείων, η ειδική τιμή οποιουδήποτε από τα στοιχεία που δίνονται σε μια αναφορά πρέπει να είναι κατανοητό από τον αποδέκτη ότι είναι η κάλλιστη προσέγγιση στις πραγματικές συνθήκες κατά το χρόνο της παρατήρησης.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την επιχειρησιακά επιθυμητή ακρίβεια της μέτρησης ή της παρατήρησης παρέχεται στο Συνημμένο Α.

4.2 Συμφωνία μεταξύ αρχών των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και μετεωρολογικών αρχών

Σύσταση.- Μια συμφωνία μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και της αρμόδιας αρχής ATS θα πρέπει να επιτευχθεί προκειμένου να καλύψει, μεταξύ άλλων πραγμάτων:

α) τη διάθεση στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας οθονών απεικόνισης που σχετίζονται με τα ολοκληρωμένα αυτόματα συστήματα,

β) τη διακρίβωση και συντήρηση αυτών των οθονών απεικόνισης/ οργάνων,

γ) τη χρήση αυτών των οθονών απεικόνισης/ οργάνων που θα γίνεται από το προσωπικό των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

δ) όπως και όπου απαιτείται, τις συμπληρωματικές οπτικές παρατηρήσεις (για παράδειγμα, των μετεωρολογικών φαινομένων επιχειρησιακής σπουδαιότητας στις περιοχές ανόδου και προσέγγισης) εάν και όταν γίνονται από το προσωπικό των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας προκειμένου να ανανεώσουν ή να συμπληρώσουν τις πληροφορίες που διατίθενται από το μετεωρολογικό σταθμό,

ε) τις μετεωρολογικές πληροφορίες που λαμβάνονται από απογειούμενα ή προσγειούμενα αεροσκάφη (για παράδειγμα, για διατμητικό άνεμο), και

στ) εάν διατίθενται, τις μετεωρολογικές πληροφορίες που λαμβάνονται από επίγειο ραντάρ καιρού.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για το θέμα του συντονισμού μεταξύ υπηρεσιών ATS και αεροναυτικών μετεωρολογικών υπηρεσιών περιέχεται στο Manual on Coordination between Air Traffic Services and Aeronautical Meteorological Services (Doc 9377).

4.3 Συνήθεις παρατηρήσεις και αναφορές

4.3.1 Σε αεροδρόμια, οι συνήθεις παρατηρήσεις πρέπει να εκτελούνται καθ' όλο το 24ωρο κάθε μέρα, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί άλλως μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής, της αρμόδιας αρχής ATS και του αρμόδιου αερομεταφορέα. Οι παρατηρήσεις αυτές πρέπει να γίνονται ανά διαστήματα μιας ώρας ή, εάν έτσι καθορίζεται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, ανά διαστήματα μισής ώρας. Σε άλλους αεροναυτικούς μετεωρολογικούς σταθμούς, οι παρατηρήσεις αυτές πρέπει να γίνονται όπως καθορίζεται από την μετεωρολογική αρχή λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των μονάδων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών.

4.3.2 Οι αναφορές των συνήθων παρατηρήσεων πρέπει να εκδίδονται ως:

α) τοπικές συνήθεις αναφορές, μόνο για διανομή στο αεροδρόμιο προέλευσης, (προορίζονται για αφικνούμενα και αναχωρούντα αεροσκάφη), και

β) METAR για διανομή πέραν του αεροδρομίου προέλευσης (προορίζονται κυρίως για σχεδίαση πτήσης, εκπομπές VOLMET και D-VOLMET).

Σημείωση.- Οι μετεωρολογικές πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο ATIS (ATIS δια ζώσης και D-ATIS) πρέπει να εξάγονται από την τοπική συνήθη αναφορά, σύμφωνα με το Παράρτημα 11, 4.3.6.1 ζ).

4.3.3 Σε αεροδρόμια που δεν είναι επιχειρησιακά καθ' όλο το 24ωρο σύμφωνα με το 4.3.1, το METAR πρέπει να εκδίδεται πριν το αεροδρόμιο επαναλάβει τη λειτουργία του σύμφωνα με την περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

4.4 Ειδικές παρατηρήσεις και αναφορές

4.4.1 Ένας κατάλογος κριτηρίων για ειδικές παρατηρήσεις πρέπει να καθιερώνεται από τη μετεωρολογική αρχή, σε διαβούλευσης με την αρμόδια αρχή ATS, τους αερομεταφορείς και άλλους ενδιαφερομένους.

4.4.2 Οι αναφορές των ειδικών παρατηρήσεων πρέπει να εκδίδονται ως:

α) τοπικές ειδικές αναφορές, μόνο για διανομή στο αεροδρόμιο προέλευσης, (προορίζονται για αφικνούμενα και αναχωρούντα αεροσκάφη), και

β) SPECI για διανομή πέραν του αεροδρομίου προέλευσης (προορίζονται κυρίως για σχεδίαση πτήσης, εκπομπές VOLMET και D-VOLMET) εκτός εάν εκδίδονται METAR ανά διαστήματα μισής ώρας.

Σημείωση.- Οι μετεωρολογικές πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο ATIS (ATIS δια ζώσης και D-ATIS) πρέπει να εξάγονται από την τοπική ειδική αναφορά, σύμφωνα με το Παράρτημα 11, 4.3.6.1 ζ).

4.4.3 Στα αεροδρόμια που δεν είναι επιχειρησιακά καθ' όλο το 24ωρο σύμφωνα με το 4.3.1, μετά την επανάληψη έκδοσης του METAR, πρέπει να εκδίδεται SPECI, κατά περίπτωση.

4.5 Περιεχόμενα αναφορών

4.5.1 Οι τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές καθώς και τα METAR και SPECI πρέπει να περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία κατά την αναγραφόμενη σειρά:

α) αναγνωριστικό του τύπου αναφοράς,

β) ενδείκτη τοπωνυμίας,

γ) χρόνο της παρατήρησης,

δ) αναγνωριστικό μιας αυτοματοποιημένης ή ελλείπουσας αναφοράς, όπου έχει εφαρμογή,

ε) διεύθυνση και ταχύτητα ανέμου επιφανείας,

στ) ορατότητα,

ζ) οπτική απόσταση διαδρόμου, όπου έχει εφαρμογή,

η) παρόντα καιρό,

θ) ποσότητα νεφών, τύπο νεφών (μόνο για νέφη σωρειτομελανίας και πυργοειδών σωρειτών) και ύψος βάσεως νεφών ή, όπου μετράται, κατακόρυφη ορατότητα,

ι) θερμοκρασία αέρος και θερμοκρασία σημείου δρόσου, και

ια) QNH και, όπου έχει εφαρμογή, QFE (το QFE περιλαμβάνεται μόνο σε τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές).

Σημείωση.- Οι ενδείκτες τοπωνυμίων που αναφέρονται υπό το β) και οι υποδηλώσεις τους δημοσιεύονται στο Location Indicators (Doc7910).

4.5.2 Σύσταση.- Επιπλέον των στοιχείων που αναγράφονται στο 4.5.1 α) έως ια), οι τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR και SPECI θα πρέπει να περιέχουν συμπληρωματικές πληροφορίες που θα τίθενται μετά από το στοιχείο ια).

4.5.3 Τα προαιρετικά στοιχεία που περιλαμβάνονται υπό τις συμπληρωματικές πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνονται στα METAR και SPECI σύμφωνα με την περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

4.6 Παρατήρηση και αναφορά μετεωρολογικών στοιχείων

4.6.1 Άνεμος επιφανείας

4.6.1.1 Η μέση διεύθυνση και η μέση ταχύτητα του ανέμου επιφανείας πρέπει να μετρώνται, καθώς και οι σημαντικές αποκλίσεις της διεύθυνσης και ταχύτητας του ανέμου, και να αναφέρονται σε μοίρες αληθούς και χιλιόμετρα ανά ώρα (ή κόμβους), αντίστοιχα.

4.6.1.2 Σύσταση.- Όταν οι τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές χρησιμοποιούνται για αναχωρούντα αεροσκάφη, οι παρατηρήσεις ανέμου επιφανείας για τις αναφορές αυτές θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές των συνθηκών κατά μήκος του διαδρόμου. Όταν οι τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές χρησιμοποιούνται για αφικνούμενα αεροσκάφη, οι παρατηρήσεις ανέμου επιφανείας για τις αναφορές αυτές θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές της ζώνης επαφής τροχών.

4.6.1.3 Σύσταση.- Για METAR και SPECI, οι παρατηρήσεις του ανέμου επιφανείας θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές των συνθηκών πάνω από ολόκληρο τον διάδρομο όπου υπάρχει ένας μόνο διάδρομος και από ολόκληρο το πλέγμα των διαδρόμων όπου υπάρχουν περισσότεροι από ένα διάδρομο.

4.6.2 Ορατότητα

4.6.2.1 Η ορατότητα, όπως ορίζεται στο Κεφάλαιο 1, πρέπει να μετράται ή να παρατηρείται, και να αναφέρεται σε μέτρα ή χιλιόμετρα.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τη μετατροπή των ενδείξεων των οργάνων σε ορατότητα παρέχεται στο Συνημμένο Δ.

4.6.2.2 Σύσταση.- Όταν οι τοπικές συνήθεις και ειδικές

αναφορές χρησιμοποιούνται για αναχωρούντα αεροσκάφη, οι παρατηρήσεις ορατότητας για τις αναφορές αυτές θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές των συνθηκών κατά μήκος του διαδρόμου. Όταν οι τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές χρησιμοποιούνται για αφικνούμενα αεροσκάφη, οι παρατηρήσεις ορατότητας για τις αναφορές αυτές θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές της ζώνης επαφής τροχών του διαδρόμου.

4.6.2.3 Σύσταση.- Για METAR και SPECI, οι παρατηρήσεις ορατότητας θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές του αεροδρομίου.

4.6.3 Οπτική απόσταση διαδρόμου

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί του θέματος της οπτικής απόστασης διαδρόμου περιέχεται στο Manual of Runway Visual Range Observing and Reporting Practices (Doc 9328).

4.6.3.1 Η οπτική απόσταση διαδρόμου, όπως ορίζεται στο Κεφάλαιο 1, πρέπει να υπολογίζεται σε όλους τους διαδρόμους που προορίζονται για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης για Κατηγορία II και III.

4.6.3.2 Σύσταση.- Η οπτική απόσταση διαδρόμου, όπως ορίζεται στο Κεφάλαιο 1, θα πρέπει να υπολογίζεται σε όλους τους διαδρόμους που προορίζονται για χρήση κατά τις περιόδους μειωμένης ορατότητας, και να περιλαμβάνει:

α) τους διαδρόμους προσέγγισης ακριβείας που προορίζονται για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης Κατηγορίας I ,και

β) τους διαδρόμους που χρησιμοποιούνται για απογείωση και διαθέτουν πλευρικά φώτα ή/και φώτα κεντρικής γραμμής υψηλής έντασης.

Σημείωση.- Οι διάδρομοι προσέγγισης ακριβείας καθορίζονται στο Παράρτημα 14, Τόμος I, Κεφάλαιο 1, υπό τον όρο “Ενόργανος διάδρομος”.

4.6.3.3 Η οπτική απόσταση διαδρόμου, που υπολογίζεται σύμφωνα με τα 4.6.3.1 και 4.6.3.2, πρέπει να αναφέρεται σε μέτρα σε όλες τις περιόδους όταν είτε η ορατότητα είτε η οπτική απόσταση διαδρόμου είναι λιγότερο από 1.500 μ.

4.6.3.4 Οι υπολογισμοί της οπτικής απόστασης διαδρόμου πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικοί:

α) της ζώνης επαφής τροχών του διαδρόμου που προορίζεται για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης μη ακριβείας ή Κατηγορίας I,

β) της ζώνης επαφής τροχών και του μέσου σημείου του διαδρόμου που προορίζεται για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης Κατηγορίας II, και

γ) της ζώνης επαφής τροχών, του μέσου σημείου και του άκρου πέρατος του διαδρόμου που προορίζεται για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης Κατηγορίας III,

4.6.3.5 Οι μονάδες που παρέχουν υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας και υπηρεσία αεροναυτικών πληροφοριών για ένα αεροδρόμιο πρέπει να ενημερώνονται χωρίς καθυστέρηση επί αλλαγών στην κατάσταση διαθεσιμότητας του αυτοματοποιημένου εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της οπτικής απόστασης διαδρόμου.

4.6.4 Παρών καιρός

4.6.4.1 Ο παρών καιρός που επικρατεί στο αεροδρόμιο ή/και στη γειτνίαση αυτού πρέπει να παρακολουθείται και να αναφέρεται ως απαιτείται. Τα ακόλουθα φαινόμενα του παρόντος καιρού πρέπει να υποδηλώνονται, κατ’ ελάχιστο: υετός και υετός σε υπέρτηξη (που περιλαμβάνει και την πυκνότητα αυτού), ομίχλη, παγωμένη ομίχλη και καταιγίδες (που περιλαμβάνουν και καταιγίδες στην εγγύς περιοχή).

4.6.4.2 Σύσταση.- Για τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, οι πληροφορίες του παρόντος καιρού θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές των συνθηκών στο αεροδρόμιο.

4.6.4.3 Σύσταση.- Για METAR και SPECI, οι πληροφορίες του παρόντος καιρού θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές των συνθηκών στο αεροδρόμιο και, για ορισμένα καθορισμένα φαινόμενα του παρόντος καιρού, στη γειτνίαση αυτού.

4.6.5 Νέφη

4.6.5.1 Η ποσότητα νεφών, ο τύπος νεφών και το ύψος της βάσης νεφών πρέπει να παρατηρούνται και να αναφέρονται, ως απαιτείται, για να περιγράψουν τα νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας. Όταν ο ουρανός αποκρύπτεται, πρέπει να παρατηρείται και να αναφέρεται η κατακόρυφη ορατότητα, όπου μετράται, αντί της ποσότητας νέφωσης, του τύπου νεφών και του ύψους της βάσης της νεφών. Το ύψος βάσης νεφών και η κατακόρυφη ορατότητα πρέπει να αναφέρονται σε μέτρα (ή πόδια).

4.6.5.2 Σύσταση.- Οι παρατηρήσεις των νεφών για τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές της περιοχής προσέγγισης.

4.6.5.3 Σύσταση.- Οι παρατηρήσεις των νεφών για METAR και SPECI, θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές του αεροδρομίου και της γειτνίασης αυτού.

4.6.6 Θερμοκρασία αέρος και θερμοκρασία σημείου δρόσου

4.6.6.1 Η θερμοκρασία αέρος και η θερμοκρασία σημείου δρόσου πρέπει να μετρώνται και αναφέρονται σε βαθμούς Κελσίου.

4.6.6.2 Σύσταση.- Οι παρατηρήσεις της θερμοκρασίας αέρος και της θερμοκρασίας σημείου δρόσου για τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και METAR και SPECI, θα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές ολόκληρου του συμπλέγματος διαδρόμων.

4.6.7 Ατμοσφαιρική πίεση

Η ατμοσφαιρική πίεση πρέπει να μετράται, και οι τιμές QNH και QFE πρέπει να υπολογίζονται και να αναφέρονται σε hectopascals.

4.6.8 Συμπληρωματικές πληροφορίες

Σύσταση.- Οι παρατηρήσεις που γίνονται σε αεροδρόμια θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις διαθέσιμες συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τις σημαντικές μετεωρολογικές συνθήκες, ιδιαίτερα εκείνες στις περιοχές προσέγγισης και ανόδου. Όπου είναι εφικτό, οι πληροφορίες θα πρέπει να αναγνωρίζουν την τοποθεσία της μετεωρολογικής κατάστασης.

4.7 Αναφορά μετεωρολογικών πληροφοριών από αυτόματα συστήματα παρατήρησης

4.7.1 Σύσταση.- Τα METAR και SPECI από αυτόματα συστήματα παρατήρησης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τα Κράτη που είναι σε θέση να το κάνουν κατά τη διάρκεια των μη επιχειρησιακών ωρών του αεροδρομίου, και κατά τη διάρκεια των επιχειρησιακών ωρών του αεροδρομίου όπως καθορίζεται από τη μετεωρολογική

αρχή σε διαβούλευση με τους χρήστες επί τη βάσει της διαθεσιμότητας και αποτελεσματικής χρησιμοποίησης του προσωπικού.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τη χρησιμοποίηση των συστημάτων αυτόματης μετεωρολογικής παρατήρησης παρέχεται στο Manual on Automatic Mateorological Observing Systems at Aerodromes (Doc 9837).

4.7.2 Τα METAR και SPECI από αυτόματα συστήματα παρατήρησης θα πρέπει να πρέπει να χαρακτηρίζονται με τη λέξη "AUTO".

4.8 Παρατηρήσεις και αναφορές ηφαιστειακής δραστηριότητας

Σύσταση.- Η εμφάνιση ηφαιστειακής δραστηριότητας προ-έκρηξης, ηφαιστειακών εκρήξεων και νέφους ηφαιστειακής τέφρας θα πρέπει να αναφέρεται χωρίς καθυστέρηση προς την αντίστοιχη μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τη μονάδα των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών και το γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης. Η αναφορά θα πρέπει να γίνεται υπό τύπον αναφοράς ηφαιστειακής δραστηριότητας και να περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες κατά την ενδεικνυόμενη σειρά:

α) τύπο σήματος, VOLCANIC ACTIVITY REPORT,

β) αναγνωριστικό σταθμού, ενδείκτη τοπωνυμίας ή όνομα σταθμού,

γ) ημερομηνία/ώρα τηλεγραφήματος

δ) τοποθεσία ηφαιστείου και όνομα εάν είναι γνωστό, και

ε) συνοπτική περιγραφή του συμβάντος που περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, το επίπεδο έντασης της ηφαιστειακής δραστηριότητας, την εμφάνιση έκρηξης και την ημερομηνία και ώρα αυτής καθώς και την ύπαρξη νέφους ηφαιστειακής τέφρας στην περιοχή μαζί με την κατεύθυνση της κίνησης του νέφους της τέφρας και το ύψος.

Σημείωση.- Η ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης μέσα σε αυτό το πλαίσιο σημαίνει ασυνήθη ή/και αυξημένη ηφαιστειακή δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε να προοιωνίσει μια ηφαιστειακή έκρηξη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Σημείωση.- Τεχνικές προδιαγραφές και λεπτομερή κριτήρια που σχετίζονται με το παρόν κεφάλαιο παρέχονται στο Προσάρτημα 4.

5.1 Υποχρεώσεις των Κρατών

Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος πρέπει να μεριμνά, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου, για την εκτέλεση παρατηρήσεων από αεροσκάφη του νηολογίου του που επιχειρούν σε διεθνείς αεροδιαδρόμους καθώς και για την καταγραφή και αναφορά αυτών των παρατηρήσεων.

5.2 Τύποι παρατηρήσεων αεροσκαφών

Πρέπει να γίνονται οι ακόλουθες παρατηρήσεις αεροσκαφών:

α) συνήθεις παρατηρήσεις αεροσκαφών κατά τη διάρκεια των φάσεων διαδρομής και ανόδου της πτήσης, και

β) ειδικές και άλλες μη συνήθεις παρατηρήσεις αεροσκαφών κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτήσης.

5.3 Συνήθεις παρατηρήσεις αεροσκαφών - ανάθεση

5.3.1 Σύσταση.- Όταν χρησιμοποιείται ζεύξη δεδομένων αέρος-εδάφους και εφαρμόζεται αυτόματα εξαρτώμενη επιτήρηση (ADS) ή Mode S του δευτερεύοντος ραντάρ επιτήρησης (SSR), οι αυτοματοποιημένες συνήθεις παρατηρήσεις θα πρέπει να γίνονται κάθε 15 λεπτά κατά τη διάρκεια της φάσης διαδρομής και κάθε 30 δευτερόλεπτα κατά τη διάρκεια της φάσης ανόδου για τα πρώτα 10 λεπτά της πτήσης.

5.3.2 Όταν χρησιμοποιούνται επικοινωνίες δια ζώσης, οι συνήθεις παρατηρήσεις πρέπει να γίνονται κατά τη διάρκεια της φάσης διαδρομής σε σχέση με εκείνα τα σημεία αναφοράς ή διαστήματα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας:

α) στα οποία οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας απαιτούν συνήθεις αναφορές θέσεων, και

β) τα οποία είναι εκείνα που διαχωρίζονται κατά αποστάσεις που αντιστοιχούν πλησιέστερα προς τα διαστήματα χρόνου πτήσεως μιας ώρας.

5.3.3 Σύσταση.- Για τις πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων προς και από αεροδρόμια σε υπεράκτιες κατασκευές, οι συνήθεις παρατηρήσεις θα πρέπει να γίνονται από τα ελικόπτερα στα σημεία και τους χρόνους που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των μετεωρολογικών αρχών και των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων ελικοπτέρων.

5.3.4 Στην περίπτωση εναερίων διαδρομών με εναέρια κυκλοφορία υψηλής πυκνότητας (π.χ. οργανωμένα ίχνη), ένα αεροσκάφος από εκείνα που επιχειρούν σε κάθε επίπεδο πτήσεως πρέπει να ορίζεται, κατά προσέγγιση σε διαστήματα της μιας ώρας, για να κάνει συνήθεις παρατηρήσεις σύμφωνα με το 5.3.1 ή 5.3.2, κατά περίπτωση. Οι διαδικασίες ανάθεσης πρέπει να υπόκεινται σε περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

5.3.5 Στην περίπτωση της απαίτησης αναφοράς κατά τη διάρκεια της φάσης ανόδου, πρέπει να ορίζεται ένα αεροσκάφος, κατά προσέγγιση σε διαστήματα της μιας ώρας, σε κάθε αεροδρόμιο για να κάνει συνήθεις παρατηρήσεις σύμφωνα με το 5.3.1.

5.4 Συνήθεις παρατηρήσεις αεροσκαφών - εξαιρέσεις

5.4.1 Όταν χρησιμοποιούνται επικοινωνίες δια ζώσης, ένα αεροσκάφος πρέπει να εξαιρείται από την εκτέλεση των συνήθων παρατηρήσεων που καθορίζονται στο 5.3.2 όταν:

α) το αεροσκάφος δεν είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό RNAV, ή

β) η διάρκεια πτήσης είναι 2 ώρες ή λιγότερο, ή

γ) το αεροσκάφος είναι σε απόσταση ισοδύναμη με λιγότερο από χρόνο πτήσεως μιας ώρας από το επόμενο προτιθέμενο σημείο προσγείωσης, ή

δ) το ύψος του ίχνους πτήσεως είναι κάτω από 1.500 μ. (5.000 πόδια).

5.4.2 Σύσταση.- Όταν χρησιμοποιούνται επικοινωνίες δια ζώσης, μπορεί να καθοριστούν επιπρόσθετες εξαιρέσεις από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας για πτήσεις πάνω από διαδρομές και περιοχές με εναέρια κυκλοφορία υψηλής πυκνότητας ή/και με επαρκή συνοπτικά δίκτυα. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να παίρνουν τη μορφή εξαίρεσης ή διαδικασιών ανάθεσης και θα πρέπει:

α) να καθιστούν δυνατή την κάλυψη των ελάχιστων απαιτήσεων για παρατηρήσεις αεροσκαφών όλων των

ενδιαφερόμενων μετεωρολογικών γραφείων, και

β) να είναι όσον το δυνατόν πιο απλές για υλοποίηση και κατά προτίμηση να μην υπεισέρχεται εξέταση ατομικών περιπτώσεων.

5.5 Ειδικές παρατηρήσεις αεροσκαφών

Οι ειδικές παρατηρήσεις πρέπει να γίνονται από όλα τα αεροσκάφη οποτεδήποτε αντιμετωπίζονται ή παρατηρούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

α) ισχυρές αναταράξεις, ή

β) ισχυρή παγοποίηση, ή

γ) ισχυρό κύμα ορέων, ή

δ) καταιγίδες, χωρίς χαλάζι, οι οποίες είναι αποκρυπτόμενες, περιεχόμενες σε νέφη, εκτεταμένες ή σε γραμμές λαίλαπας, ή

ε) καταιγίδες, με χαλάζι, οι οποίες είναι αποκρυπτόμενες, περιεχόμενες σε νέφη, εκτεταμένες ή σε γραμμές λαίλαπας, ή

στ) ισχυρή κονιορτοθύελλα ή ισχυρή αμμοθύελλα, ή

ζ) νέφος ηφαιστειακής τέφρας, ή

η) ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης ή ηφαιστειακή έκρηξη.

Σημείωση.- Η ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης μέσα σε αυτό το πλαίσιο σημαίνει ασυνήθιστη ή/και αυξημένη ηφαιστειακή δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε να προοιωνίσει ηφαιστειακή έκρηξη.

5.6 Άλλες μη συνήθεις παρατηρήσεις αεροσκαφών

Όταν αντιμετωπίζονται άλλες μετεωρολογικές συνθήκες που δεν καταγράφονται στο 5.5, π.χ. διατμητικός άνεμος, και οι οποίες, κατά τη γνώμη του κυβερνήτη, ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια ή να επηρεάσουν έντονα την αποτελεσματικότητα άλλων πτητικών λειτουργιών αεροσκαφών, ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώνει τη κατάλληλη μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας το ταχύτερο πρακτικώς δυνατό.

Σημείωση.- Η παγοποίηση, οι αναταράξεις και, σε μεγάλη έκταση, ο διατμητικός άνεμος, είναι στοιχεία τα οποία, προς το παρόν, δεν μπορούν να παρατηρηθούν ικανοποιητικά από το έδαφος και για τα οποία, στις πλείστες των περιπτώσεων, οι παρατηρήσεις των αεροσκαφών αντιπροσωπεύουν τη μόνη διαθέσιμη μαρτυρία.

5.7 Αναφορά των παρατηρήσεων αεροσκαφών κατά τη διάρκεια της πτήσης

5.7.1 Οι παρατηρήσεις των αεροσκαφών πρέπει να αναφέρονται με ζεύξη δεδομένων αέρος-εδάφους. Όταν δεν διατίθεται ή δεν είναι κατάλληλη η ζεύξη δεδομένων αέρος-εδάφους, οι παρατηρήσεις των αεροσκαφών κατά την πτήση πρέπει να αναφέρονται με επικοινωνία δια ζώσης.

5.7.2 Οι παρατηρήσεις των αεροσκαφών πρέπει να αναφέρονται κατά τη διάρκεια της πτήσης κατά τον χρόνο που γίνεται η παρατήρηση ή το ταχύτερο εφικτό στη συνέχεια.

5.7.3 Οι παρατηρήσεις των αεροσκαφών πρέπει να αναφέρονται ως αναφορές αέρος.

5.8 Αναμετάδοση αναφορών αέρος από τις μονάδες ATS

Η ενδιαφερόμενη μετεωρολογική υπηρεσία πρέπει να κάνει διευθετήσεις με την αρμόδια αρχή ATS για να εξασφαλισθεί ότι, με τη λήψη από τις μονάδες ATS των:

α) συνήθων και ειδικών αναφορών αέρος με επικοινωνία δια ζώσης, οι μονάδες ATS θα τις αναμεταδίδουν χωρίς καθυστέρηση στο αντίστοιχό τους μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης,

β) συνήθων αναφορών αέρος με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων, οι μονάδες ATS θα τις αναμεταδίδουν χωρίς καθυστέρηση προς τα WAFC, και

γ) ειδικών αναφορών αέρος με επικοινωνίες ζεύξης δεδομένων, οι μονάδες ATS θα τις αναμεταδίδουν χωρίς καθυστέρηση στο αντίστοιχό τους μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης και τα WAFC.

5.9 Καταγραφή των παρατηρήσεων ηφαιστειακής δραστηριότητας από αεροσκάφη και αναφορά μετά την πτήση

Οι ειδικές παρατηρήσεις από αεροσκάφη της ηφαιστειακής δραστηριότητας προ-έκρηξης, ηφαιστειακής έκρηξης ή νέφους ηφαιστειακής τέφρας πρέπει να καταγράφονται στην ειδική αναφορά αέρος του εντύπου ηφαιστειακής δραστηριότητας. Ένα αντίγραφο του εντύπου πρέπει να περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση πτήσης που προβλέπεται στις πτήσεις που επιχειρούν επί διαδρομών οι οποίες, κατά την άποψη της ενδιαφερόμενης μετεωρολογικής αρχής, θα μπορούσαν να επηρεασθούν από νέφη ηφαιστειακής τέφρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΡΟΓΝΩΣΕΙΣ

Σημείωση.- Τεχνικές προδιαγραφές και λεπτομερή κριτήρια που σχετίζονται με το παρόν κεφάλαιο παρέχονται στο Προσάρτημα 5.

6.1 Ερμηνεία και χρήση των προγνώσεων

6.1.1 Λόγω του ευμετάβλητου των μετεωρολογικών στοιχείων στο χώρο και χρόνο, των περιορισμών των τεχνικών πρόγνωσης και των περιορισμών που προκαλούνται από τους ορισμούς ορισμένων εκ των στοιχείων, η συγκεκριμένη τιμή οποιουδήποτε από τα στοιχεία που δίνεται σε μια πρόγνωση πρέπει να γίνει αντιληπτό από τον παραλήπτη ότι θα είναι η πιο πιθανή τιμή την οποία το στοιχείο είναι πιθανόν να αποκτήσει κατά τη διάρκεια της περιόδου της πρόγνωσης. Ομοίως, όταν ο χρόνος της εμφάνισης ή αλλαγής ενός στοιχείου δίνεται σε μια πρόγνωση, ο χρόνος αυτός πρέπει να γίνει κατανοητό ότι είναι ο πιο πιθανός χρόνος.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την επιχειρησιακά επιθυμητή ακρίβεια των προγνώσεων παρέχεται στο Συνημμένο Β.

6.1.2 Η έκδοση νέας πρόγνωσης από ένα μετεωρολογικό γραφείο, όπως μια συνήθης πρόγνωση αεροδρομίου, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι θα ακυρώνει αυτόματα οποιαδήποτε πρόγνωση του ιδίου τύπου που εκδόθηκε προηγουμένως για τον ίδιο τόπο και για την ίδια διάρκεια ισχύος ή μέρους αυτής.

6.2 Προγνώσεις αεροδρομίου

6.2.1 Η πρόγνωση αεροδρομίου πρέπει να προετοιμάζεται από το μετεωρολογικό γραφείο που έχει ορισθεί από την αρμόδια μετεωρολογική αρχή.

6.2.2 Η πρόγνωση αεροδρομίου πρέπει να εκδίδεται σε καθορισμένο χρόνο και να αποτελείται από μια συνοπτική δήλωση των αναμενόμενων μετεωρολογικών συνθηκών σε ένα αεροδρόμιο και για καθορισμένη χρονική περίοδο.

6.2.3 Οι προγνώσεις αεροδρομίου και οι τροποποιήσεις αυτών πρέπει να εκδίδονται ως TAF και να περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πληροφορίες κατά την ενδεικνυόμενη σειρά:

α) αναγνωριστικό του τύπου της πρόγνωσης,

β) ενδείκτη τοπωνυμίας,

γ) χρόνο έκδοσης της πρόγνωσης,

δ) αναγνωριστικό της ελλείπουσας πρόγνωσης, όταν έχει εφαρμογή,

ε) ημερομηνία και διάρκεια ισχύος της πρόγνωσης,

στ) αναγνωριστικό μιας ακυρωμένης πρόγνωσης, όταν έχει εφαρμογή,

ζ) άνεμο επιφανείας,

η) ορατότητα,

θ) καιρό,

ι) νέφη, και

ια) αναμενόμενες σημαντικές αλλαγές σε ένα ή περισσότερα από αυτά τα στοιχεία κατά τη διάρκεια της ισχύος.

Στο TAF πρέπει να περιλαμβάνονται προαιρετικά στοιχεία σύμφωνα με την περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

Σημείωση.- Η ορατότητα που περιλαμβάνεται στο TAF αναφέρεται στην επικρατούσα ορατότητα της πρόβλεψης.

6.2.4 Τα μετεωρολογικά γραφεία που προετοιμάζουν το TAF πρέπει να τηρούν τις προγνώσεις υπό συνεχή ανασκόπηση και, όταν απαιτείται, πρέπει να εκδίδουν τροποποιήσεις αμέσως. Το μήκος των τηλεγραφημάτων πρόγνωσης και ο αριθμός των αλλαγών που υποδηλώνεται στην πρόγνωση πρέπει να τηρούνται στο ελάχιστο.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τις μεθόδους τήρησης του TAF υπό συνεχή αναθεώρηση παρέχεται στο Κεφάλαιο 3 του Manual of Aeronautical Meteorological Practice (Doc 8896).

6.2.5 Το TAF που δεν είναι δυνατόν να τηρείται υπό συνεχή αναθεώρηση πρέπει να ακυρώνεται.

6.2.6 Σύσταση.- Η χρονική διάρκεια ισχύος ενός συνήθους TAF δεν θα πρέπει να είναι λιγότερη από 9 ώρες ούτε μεγαλύτερη από 24 ώρες. Αυτή η περίοδος θα πρέπει να προσδιορίζεται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας. Σύνηθες TAF που ισχύει για λιγότερο από 12 ώρες θα πρέπει να εκδίδεται κάθε 3 ώρες και εκείνα που ισχύουν για 12 έως 24 ώρες θα πρέπει να εκδίδονται κάθε 6 ώρες.

6.3 Προγνώσεις προσγείωσης

6.3.1 Μια πρόγνωση προσγείωσης πρέπει να προετοιμάζεται από το μετεωρολογικό γραφείο που ορίζεται από την αρμόδια μετεωρολογική αρχή όπως καθορίζεται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας. Οι προγνώσεις αυτές έχουν σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις των τοπικών χρηστών και των αεροσκαφών εντός περίπου μιας ώρας χρόνου πτήσης από το αεροδρόμιο.

6.3.2 Οι προγνώσεις προσγείωσης πρέπει να προετοιμάζονται με τη μορφή πρόγνωσης τάσης.

6.3.3 Μια πρόγνωση τάσης πρέπει να αποτελείται από μια συνοπτική δήλωση των αναμενόμενων σημαντικών αλλαγών στις μετεωρολογικές συνθήκες σε εκείνο το αεροδρόμιο που θα προσαρτηθεί σε μια τοπική συνήθη ή τοπική ειδική αναφορά, ή σε METAR ή SPECI. Η χρονική διάρκεια ισχύος μιας πρόγνωσης τάσης πρέπει να είναι 2 ώρες από την ώρα της αναφοράς η οποία αποτελεί μέρος της πρόγνωσης προσγείωσης.

6.4 Προγνώσεις για απογείωση

6.4.1 Μια πρόγνωση για απογείωση πρέπει να προετοιμάζεται από το μετεωρολογικό γραφείο που έχει ορισθεί από την αρμόδια μετεωρολογική αρχή.

6.4.2 Σύσταση.- Μια πρόγνωση για απογείωση θα πρέπει να αναφέρεται σε μια καθορισμένη χρονική περίοδο και θα πρέπει να περιέχει πληροφορίες επί των αναμενομένων συνθηκών για όλο το σύμπλεγμα διαδρόμων σε σχέση με την κατεύθυνση και ταχύτητα του ανέμου επιφανείας και οποιεσδήποτε αποκλίσεις αυτών, θερμοκρασία, πίεση (QNH), και οποιαδήποτε άλλα στοιχεία που συμφωνούνται τοπικά.

6.4.3 Σύσταση.- Μια πρόγνωση για απογείωση θα πρέπει να διατίθεται στους αερομεταφορείς και τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης κατόπιν αιτήσεως εντός των 3 ωρών πριν από τον αναμενόμενο χρόνο αναχώρησης.

6.4.4 Σύσταση.- Τα μετεωρολογικά γραφεία που προετοιμάζουν προγνώσεις για απογείωση θα πρέπει να τηρούν τις προγνώσεις υπό συνεχή αναθεώρηση και, όταν απαιτείται, θα πρέπει να εκδίδουν τροποποιήσεις αμέσως.

6.5 Προγνώσεις περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους

6.5.1 Όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας που επιχειρεί κάτω από το επίπεδο πτήσης 100 (ή μέχρι το επίπεδο πτήσης 150 σε ορεινές περιοχές, ή ψηλότερα, όπου απαιτείται) δικαιολογεί τη συνήθη έκδοση και διανομή προγνώσεων περιοχής για τέτοιες πτητικές λειτουργίες, η συχνότητα έκδοσης, η μορφή και ο σταθερός χρόνος ή η διάρκεια ισχύος αυτών των προγνώσεων και τα κριτήρια των τροποποιήσεών τους πρέπει να προσδιορίζονται από τη μετεωρολογική αρχή σε διαβούλευση με τους χρήστες.

6.5.2 Όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας που επιχειρεί κάτω από το επίπεδο πτήσης 100 δικαιολογεί την έκδοση πληροφοριών AIRMET σύμφωνα με το 7.2.1, οι προγνώσεις περιοχής για αυτές τις πτητικές λειτουργίες πρέπει να προετοιμάζονται σε μορφή που έχει συμφωνηθεί μεταξύ των ενδιαφερομένων μετεωρολογικών αρχών. Όταν χρησιμοποιείται συντετμημένη απλή γλώσσα, η πρόγνωση πρέπει να προετοιμάζεται ως πρόγνωση περιοχής GAMET, χρησιμοποιώντας εγκεκριμένες συντμήσεις του ICAO και αριθμητικές τιμές. Όταν χρησιμοποιείται μορφή χάρτη, η πρ΄ογνωση πρέπει να προετοιμάζεται ως συνδυασμός προγνώσεων ανώτερων ανέμων και θερμοκρασίας ανώτερης ατμόσφαιρας, και φαινομένων SIGWX. Οι προγνώσεις περιοχής πρέπει να εκδίδονται για να καλύψουν το στρώμα μεταξύ του εδάφους και του επιπέδου πτήσης 100 (ή μέχρι το επίπεδο πτήσης 150 σε ορεινές περιοχές, ή ψηλότερα, όπου απαιτείται) και πρέπει να περιέχουν πληροφορίες για καιρικά φαινόμενα διαδρομής που είναι επικίνδυνα για τις πτήσεις χαμηλού ύψους, για την υποστήριξη της έκδοσης πληροφοριών AIRMET, και επιπρόσθετων πληροφοριών που απαιτούνται για τις πτήσεις χαμηλού ύψους.

6.5.3 Οι προγνώσεις περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους που προετοιμάζονται προς υποστήριξη της έκδοσης πληροφοριών AIRMET πρέπει να εκδίδονται κάθε 6 ώρες για χρονική διάρκεια ισχύος 6 ωρών και να εκπέμπονται προς τα ενδιαφερόμενα μετεωρολογικά

γραφεία όχι αργότερα από μια ώρα πριν από την έναρξη της χρονικής διάρκειας ισχύος τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ SIGMET ΚΑΙ AIRMET, ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΓΕΡΣΕΙΣ ΔΙΑΤΜΗΤΙΚΟΥ ΑΝΕΜΟΥ

Σημείωση.- Τεχνικές προδιαγραφές και λεπτομερή κριτήρια που σχετίζονται με το παρόν κεφάλαιο παρέχονται στο Προσάρτημα 6.

7.1 Πληροφορίες SIGMET

7.1.1 Οι πληροφορίες SIGMET πρέπει να εκδίδονται από γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης και πρέπει να δίνουν συνοπτική περιγραφή σε συντετμημένη απλή γλώσσα σχετικά με την εμφάνιση ή/και την αναμενόμενη εμφάνιση καθορισμένων καιρικών φαινομένων διαδρομής, τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών αεροσκαφών, και την ανάπτυξη των φαινομένων αυτών στο χρόνο και το χώρο.

7.1.2 Οι πληροφορίες SIGMET πρέπει να ακυρώνονται όταν τα φαινόμενα παύουν να συμβαίνουν ή δεν αναμένεται πλέον να συμβούν στην περιοχή.

7.1.3 Η χρονική διάρκεια ισχύος ενός τηλεγραφήματος SIGMET δεν πρέπει να είναι περισσότερο από 4 ώρες. Στην ειδική περίπτωση τηλεγραφημάτων SIGMET για νέφος ηφαιατειακής τέρφας και τροπικούς κυκλώνες, η χρονική διάρκεια ισχύος πρέπει να παρατείνεται μέχρι τις 6 ώρες.

7.1.4 Σύσταση.- Τα τηλεγραφήματα SIGMET που αφορούν νέφος ηφαιστειακής τέρφας και τροπικούς κυκλώνες, θα πρέπει να βασίζονται σε συμβουλευτικές πληροφορίες που παρέχονται από τα VAAC και TAAC, αντίστοιχα, που ορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

7.1.5 Πρέπει να τηρείται στενή συνεργασία μεταξύ του γραφείου μετεωρολογικής παρατήρησης και του αντίστοιχου κέντρου ελέγχου περιοχής/ κέντρου πληροφοριών πτήσης για να εξασφαλισθεί ότι οι πληροφορίες περί ηφαιστειακής τέφρας που περιλαμβάνονται στα τηλεγραφήματα SIGMET και NOTAM είναι ακριβείς.

7.1.6 Τα τηλεγραφήματα SIGMET πρέπει να εκδίδονται όχι περισσότερο από 4 ώρες πριν από την έναρξη της χρονικής διάρκειας ισχύος. Στην ειδική περίπτωση τηλεγραφημάτων SIGMET για νέφος ηφαιατειακής τέρφας και τροπικούς κυκλώνες, αυτά τα τηλεγραφήματα πρέπει να εκδίδονται όσο συντομότερα είναι εφικτό αλλά όχι περισσότερο από 12 ώρες πριν από την έναρξη της χρονικής διάρκειας ισχύος. Τα τηλεγραφήματα SIGMET για ηφαιατειακή τέρφα και τροπικούς κυκλώνες πρέπει να ενημερώνονται τουλάχιστον κάθε 6 ώρες.

7.2 Πληροφορίες AIRMET

7.2.1 Οι πληροφορίες AIRMET πρέπει να εκδίδονται από γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, λαμβάνοντας υπόψη την πυκνότητα της εναέριας κυκλοφορίας που επιχειρεί κάτω από το επίπεδο πτήσης 100. Οι πληροφορίες AIRMET πρέπει να δίνουν συνοπτική περιγραφή σε συντετμημένη απλή γλώσσα σχετικά με την εμφάνιση ή/και την αναμενόμενη εμφάνιση καθορισμένων καιρικών φαινομένων διαδρομής, τα οποία δεν έχουν περιληφθεί στο Τμήμα Ι της πρόγνωσης περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους που εκδίδεται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 6, Τμήμα 6.5 και τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφάλεια των πτήσεων χαμηλού ύψους, και την ανάπτυξη των φαινομένων αυτών στο χρόνο και το χώρο.

7.2.2 Οι πληροφορίες AIRMET πρέπει να ακυρώνονται όταν τα φαινόμενα παύουν να συμβαίνουν ή δεν αναμένεται πλέον να συμβούν στην περιοχή.

7.2.3 Η χρονική διάρκεια ισχύος ενός τηλεγραφήματος AIRMET δεν πρέπει να είναι περισσότερο από 4 ώρες.

7.3 Προειδοποιήσεις αεροδρομίου

7.3.1 Οι προειδοποιήσεις αεροδρομίου πρέπει να εκδίδονται από το μετεωρολογικό γραφείο που ορίζεται από την αρμόδια μετεωρολογική αρχή και πρέπει να δίνουν συνοπτικές πληροφορίες των μετεωρολογικών συνθηκών οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς τα αεροσκάφη στο έδαφος, περιλαμβανομένων και των σταθμευμένων αεροσκαφών, καθώς και τις ευκολίες και υπηρεσίες του αεροδρομίου.

7.3.2 Σύσταση.- Οι προειδοποιήσεις αεροδρομίου θα πρέπει να ακυρώνονται όταν οι συνθήκες παύουν να συμβαίνουν ή/και δεν αναμένεται πλέον να συμβούν στο αεροδρόμιο.

7.4 Προειδοποιήσεις και συνεγέρσεις διατμητικού ανέμου

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί του αντικειμένου περιλαμβάνεται στο Manual of Low-level Wind Shear (Doc 9817). Οι συνεγέρσεις διατμητικού ανέμου αναμένεται να συμπληρώσουν τις προειδοποιήσεις διατμητικού ανέμου και μαζί έχουν σκοπό την επαύξηση της αντίληψης της κατάστασης του διατμητικού ανέμου.

7.4.1 Οι προειδοποιήσεις διατμητικού ανέμου πρέπει να προετοιμάζονται από το μετεωρολογικό γραφείο που ορίζεται από την αρμόδια μετεωρολογική αρχή για αεροδρόμια όπου ο διατμητικός άνεμος θεωρείται παράγοντας, σύμφωνα με τις τοπικές ρυθμίσεις με την αρμόδια μονάδα ATS και τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς. Οι προειδοποιήσεις διατμητικού ανέμου πρέπει να δίνουν συνοπτικές πληροφορίες επί της παρατηρούμενης ή αναμενόμενης εμφάνισης διατμητικού ανέμου ο οποίος θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τα αεροσκάφη επί του ίχνους προσέγγισης ή του ίχνους απογείωσης ή κατά τη διάρκεια κυκλικής προσέγγισης μεταξύ του επιπέδου του διαδρόμου και 500 μ. (1.600 ποδών) πάνω από το επίπεδο αυτό και των αεροσκαφών επί του διαδρόμου κατά τη διαδρομή προσγείωσης ή τη διαδρομή απογείωσης. Όπου η τοπική τοπογραφία έχει δείξει ότι παράγει σημαντικούς διατμητικούς ανέμους σε ύψη μεγαλύτερα από 500 μ. (1.600 πόδια) πάνω από το επίπεδο του διαδρόμου, τότε τα 500 μ. (1.600 πόδια) δεν θα θεωρούνται περιοριστικά.

7.4.2 Σύσταση.- Οι προειδοποιήσεις περί διατμητικού ανέμου για τα αφικνούμενα αεροσκάφη ή/και τα αναχωρούντα αεροσκάφη θα πρέπει να ακυρώνονται όταν οι αναφορές των αεροσκαφών υποδηλώνουν ότι ο διατμητικός άνεμος δεν υφίσταται πλέον ή, εναλλακτικά, αφού παρέλθει ο συμφωνημένος χρόνος. Τα κριτήρια για την ακύρωση προειδοποίησης διατμητικού ανέμου θα πρέπει να καθορίζονται τοπικά για κάθε αεροδρόμιο, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρ-

χής, της αρμόδιας αρχής ATS και των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων.

7.4.3 Σε αεροδρόμια όπου ο διατμητικός άνεμος ανιχνεύεται από αυτοματοποιημένο, επίγειο, εξοπλισμό αίσθησης και ανίχνευσης του διατμητικού ανέμου εξ αποστάσεως, πρέπει να εκδίδονται συνεγέρσεις διατμητικού ανέμου που δημιουργούνται από τα συστήματα αυτά. Οι συνεγέρσεις διατμητικού ανέμου πρέπει να δίνουν συνοπτικές, ενημερωμένες πληροφορίες που σχετίζονται με την παρατηρηθείσα ύπαρξη διατμητικού ανέμου που περιλαμβάνει αλλαγή αντίθετου/ ούριου ανέμου κατά 30 km/h (15 κόμβους) ή περισσότερο η οποία θα μπορούσε να επηρεάσει δυσμενώς τα αεροσκάφη στο ίχνος τελικής προσέγγισης ή το αρχικό ίχνος απογείωσης καθώς και τα αεροσκάφη επί του διαδρόμου κατά τη διάρκεια της διαδρομής προσγείωσης ή της διαδρομής απογείωσης.

7.4.4 Σύσταση.- Οι συνεγέρσεις διατμητικού ανέμου θα πρέπει να είναιενημερώνονται τουλάχιστον κάθε λεπτό. Η συνέγερση διατμητικού ανέμου θα πρέπει να ακυρώνεταιτο συντομότερο αφότου η αλλαγή αντίθετου/ ούριου ανέμου πέσει κάτω από 30 km/h (15 κόμβους).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΕΣ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Σημείωση.- Τεχνικές προδιαγραφές και λεπτομερή κριτήρια που σχετίζονται με το παρόν κεφάλαιο παρέχονται στο Προσάρτημα 7.

8.1 Γενικές διατάξεις

Σημείωση.- Σε περιπτώσεις όπου δεν είναι πρακτικώς δυνατόν να καλυφθούν οι απαιτήσεις για τις αεροναυτικές κλιματολογικές πληροφορίες επί εθνικής βάσεως, η συλλογή, επεξεργασία και αποθήκευση των στοιχείων των παρατηρήσεων μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω ευκολιών ηλεκτρονικών υπολογιστών που διατίθενται για διεθνή χρήση, και η ευθύνη για την προετοιμασία των απαιτούμενων αεροναυτικών κλιματολογικών πληροφοριών μπορεί να μεταβιβαστεί κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων μετεωρολογικών αρχών.

8.1.1 Οι αεροναυτικές κλιματολογικές πληροφορίες που απαιτούνται για τη σχεδίαση των πτητικών λειτουργιών πρέπει να προετοιμάζονται με τη μορφή κλιματολογικών πινάκων του αεροδρομίου και κλιματολογικών περιλήψεων του αεροδρομίου. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να διατίθενται στους αεροναυτικούς χρήστες όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και των χρηστών αυτών.

Σημείωση.- Τα κλιματολογικά στοιχεία που απαιτούνται για σκοπούς σχεδίασης του αεροδρομίου καθορίζονται στο Παράρτημα 14, Τόμος Ι, 3.1.4 και στο Συνημμένο Α.

8.1.2 Σύσταση.- Οι αεροναυτικές κλιματολογικές πληροφορίες θα πρέπει κανονικά να βασίζονται σε παρατηρήσεις που γίνονται για χρονική περίοδο τουλάχιστον πέντε ετών και η χρονική περίοδος θα πρέπει να αναφέρεται στις παρεχόμενες πληροφορίες.

8.1.3 Σύσταση.- Κλιματολογικά στοιχεία που σχετίζονται με τοποθεσίες για νέα αεροδρόμια και για επιπλέον διαδρόμους σε υφιστάμενα αεροδρόμια θα πρέπει να συλλέγονται αρχίζοντας όσο το δυνατόν ενωρίτερα πριν από τη δέσμευση αυτών των αεροδρομίων ή διαδρόμων.

8.2 Κλιματολογικοί πίνακες αεροδρομίου

Σύσταση.- Κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει να προβαίνει σε δυθμίσεις για τη συλλογή και τήρηση των απαραίτητων στοιχείων παρατηρήσεων και να έχει τη δυνατότητα:

α) να προετοιμάζει κλιματολογικούς πίνακες αεροδρομίου για κάθε κανονικό και εναλλακτικό διεθνές αεροδρόμιο εντός της επικρατείας του, και

β) να διαθέτει αυτούς τους κλιματολογικούς πίνακες σε έναν αεροναυτικό χρήστη εντός χρονικής περιόδου που έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και αυτού του χρήστη.

8.3 Κλιματολογικές περιλήψεις αεροδρομίου

Σύσταση.- Οι Κλιματολογικές περιλήψεις αεροδρομίου θα πρέπει να ακολουθούν τις διαδικασίες που καθορίζονται από τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό. Όπου διατίθενται ευκολίες ηλεκτρονικών υπολογιστών για την αποθήκευση, επεξεργασία και ανάκληση πληροφοριών, οι περιλήψεις θα πρέπει να δημοσιεύονται, ή άλλως να διατίθενται στους αεροναυτικούς χρήστες κατόπιν αιτήσεως. Όπου δεν διατίθενται τέτοιες ευκολίες ηλεκτρονικών υπολογιστών, οι περιλήψεις θα πρέπει να προετοιμάζονται χρησιμοποιώντας τα πρότυπα που καθορίζονται από τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό, και θα πρέπει να δημοσιεύονται και να τηρούνται ενήμερες ως απαιτείται.

8.4 Αντίγραφα των στοιχείων μετεωρολογικών παρατηρήσεων

Κάθε μετεωρολογική αρχή, κατόπιν αιτήσεως και στην έκταση που είναι εφικτή, πρέπει να διαθέτει προς κάθε άλλη μετεωρολογική αρχή, προς τους αερομεταφορείς και προς άλλους που ενδιαφέρονται για την εφαρμογή της μετεωρολογίας στη διεθνή αεροναυτιλία, τα στοιχεία των μετεωρολογικών παρατηρήσεων που απαιτούνται για έρευνα, εξέταση ή επιχειρησιακή ανάλυση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Σημείωση.- Τεχνικές προδιαγραφές και λεπτομερή κριτήρια που σχετίζονται με το παρόν κεφάλαιο παρέχονται στο Προσάρτημα 8.

9.1 Γενικές διατάξεις

9.1.1 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες πρέπει να διατίθενται στους αερομεταφορείς και τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης για:

α) σχεδίαση προ πτήσης από αερομεταφορείς,

β) επανασχεδίαση εν πτήσει από αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν συγκεντρωτικό επιχειρησιακό έλεγχο των πτητικών λειτουργιών,

γ) χρήση από μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πριν από την αναχώρηση, και

δ) αεροσκάφη εν πτήσει.

9.1.2 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες που διατίθενται σε αερομεταφορείς και μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να καλύπτουν την πτήση σε σχέση με το χρόνο, ύψος και γεωγραφική έκταση. Αναλόγως, οι πληροφορίες πρέπει να σχετίζονται με κατάλληλους σταθερούς χρόνους, ή χρονικές περιόδους, και πρέπει να εκτείνονται ως το αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, καλύπτοντας επίσης τις μετεωρολογικές

συνθήκες που αναμένονται μεταξύ του αεροδρομίου της προτιθέμενης προσγείωσης και του αεροδρομίου εναλλαγής που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα.

9.1.3 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες που διατίθενται σε αερομεταφορείς και μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να είναι ενημερωμένες και να περιλαμβάνουν τις παρακάτω πληροφορίες, όπως καθιερώθηκε από την μετεωρολογική αρχή σε διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς:

α) προγνώσεις των:

1) ανώτερους ανέμους και θερμοκρασίες της ανώτερης ατμόσφαιρας,

2) υγρασία της ανώτερης ατμόσφαιρας,

3) γεωδυναμικό απόλυτο ύψος των επιπέδων πτήσης,

4) επίπεδο πτήσης και θερμοκρασία της τροπόπαυσης,

5) διεύθυνση, ταχύτητα και επίπεδο πτήσης του μέγιστου ανέμου, και

6) φαινόμενα SIGWX,

Σημείωση.- Οι προγνώσεις της υγρασίας της ανώτερης ατμόσφαιρας και το γεωδυναμικό απόλυτο ύψος των επιπέδων πτήσης χρησιμοποιούνται μόνο στην αυτόματη σχεδίαση της πτήσης και δεν απαιτείται να απεικονίζονται.

β) METAR ή SPECI (που περιλαμβάνουν και προγνώσεις τάσης που εκδίδονται σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας) για τα αεροδρόμια αναχώρησης και προτιθέμενης προσγείωσης, καθώς και για τα αεροδρόμια εναλλαγής απογείωσης, διαδρομής και προορισμού,

γ) TAF ή τροποποιημένο TAF για τα αεροδρόμια αναχώρησης και προτιθέμενης προσγείωσης, καθώς και για τα αεροδρόμια εναλλαγής απογείωσης, διαδρομής και προορισμού,

δ) προγνώσεις για απογείωση,

ε) πληροφορίες SIGMET και αντίστοιχες ειδικές αναφορές αέρος που είναι σχετικές με την όλη διαδρομή,

Σημείωση.- Οι αντίστοιχες ειδικές αναφορές αέρος θα είναι εκείνες πουδεν χρησιμοποιούνται ήδη στην προετοιμασία του SIGMET.

στ) υπό την αίρεση περιοχικής συμφωνίας αεροναυτιλίας, η πρόγνωση περιοχής GAMET ή/και προγνώσεις περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους σε μορφή χάρτη που προετοιμάσθηκαν για την υποστήριξη της έκδοσης πληροφοριών AIRMET, και πληροφοριών AIRMET για πτήσεις χαμηλού ύψους σχετικά με την όλη διαδρομή,

ζ) προειδοποιήσεις αεροδρομίου για το τοπικό αεροδρόμιο,

η) δορυφορικές μετεορολογικές εικόνες, και

θ) πληροφορίες από επίγειο ραντάρ καιρού.

9.1.4 Όταν οι προγνώσεις χαρακτηρίζονται ότι εκδόθηκαν από τα WAFC, δεν πρέπει να γίνονται καθόλου τροποποιήσεις στο μετεωρολογικό τους περιεχόμενο.

9.1.5 Οι χάρτες που δημιουργούνται στα WAFC από τις ψηφιακές προγνώσεις πρε΄πει να διατίθενται, κατά την απαίτηση των αερομεταφορέων, για σταθερές περιοχές κάλυψης, όπως φαίνεται στο Προσάρτημα 8, Σχέδια Α8-1, Α8-2 και Α8-3.

9.1.6 Όταν οι προγνώσεις ανωτέρων ανέμων και θερμοκρασίας της ανώτερης ατμόσφαιρας που καταγράφονται υπό το 9.1.3 α) 1) διατίθενται σε μορφή χάρτη, πρέπει να είναι προγνωστικοί χάρτες ορισμένου χρόνου για τα επίπεδα πτήσης που καθορίζονται στο Προσάρτημα 2, 1.2.2 α). Όταν οι προγνώσεις φαινομένων SIGWX που καταγράφονται υπό το 9.1.3 α) 6) διατίθενται σε μορφή χάρτη, πρέπει να είναι προγνωστικοί χάρτες ορισμένου χρόνου για ατμοσφαιρικό στρώμα που περιορίζεται από επίπεδα πτήσης που καθορίζονται στο Προσάρτημα 2, 1.3.2 και το Προσάρτημα 5, 4.3.2.

9.1.7 Οι προγνώσεις ανωτέρων ανέμων και θερμοκρασίας της ανώτερης ατμόσφαιρας και τα φαινόμενα SIGWX πάνω από το επίπεδο πτήσης 100, που ζητήθηκαν για σχεδίαση προ πτήσεως και επανασχεδίαση εν πτήσει από τον αερομεταφορέα, πρέπει να διατίθενται αμέσως μόλις αποκτηθούν, αλλά όχι αργότερα από 3 ώρες πριν από την αναχώρηση. Άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες που ζητήθηκαν για σχεδίαση προ πτήσεως και επανασχεδίαση εν πτήσει από τον αερομεταφορέα, πρέπει να διατίθενται το ταχύτερο εφικτό.

9.1.8 Όπου απαιτείται, η μετεωρολογική αρχή του Κράτους που παρέχει υπηρεσία για αερομεταφορείς και μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να αρχίσει ενέργειες συντονισμού με τις μετεωρολογικές αρχές άλλων Κρατών προκειμένου να αποκτήσει από αυτές τις αναφορές ή/και προγνώσεις που απαιτούνται.

9.1.9 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες πρέπει να διατίθενται σε αερομεταφορείς και μέλη πληρώματος διακυβέρνησης στο χώρο που θα καθοριστεί από τη μετεωρολογική αρχή, μετά από διαβούλευση με τους αερομεταφορείς και κατά το χρόνο που θα συμφωνηθεί μεταξύ του μετεωρολογικού γραφείου και του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα. Η υπηρεσία για σχεδίαση προ πτήσεως πρέπει να περιορίζεται σε πτήσεις που ξεκινούν από την επικράτεια του ενδιαφερομένου Κράτους. Σε αεροδρόμιο που δεν διαθέτει μετεωρολογικό γραφείο, οι διευθετήσεις για την παροχή μετεωρολογικών πληροφοριών πρέπει να είναι όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

9.2 Ενημέρωση, διαβούλευση και απεικόνιση

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις για τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων πληροφοριών προ πτήσεως για την παροχή ενημέρωσης, διαβούλευση και απεικόνιση δίνονται στο 9.4.

9.2.1 Ενημέρωση ή/και διαβούλευση πρέπει να παρέχεται, κατόπιν αιτήσεως, στα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης ή/και άλλο προσωπικό της πτητικής εκμετάλλευσης. Σκοπός της πρέπει να είναι η διάθεση των τελευταίων διαθέσιμων πληροφοριών επί των υφιστάμενων και αναμενομένων μετεωρολογικών συνθηκών κατά μήκος της διαδρομής που θα ακολουθηθεί, στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, αεροδρόμια εναλλαγής και άλλα σχετικά αεροδρόμια, είτε για να εξηγηθούν και να αναπτυχθούν οι πληροφορίες που περιέχονται στην τεκμηρίωση πτήσης είτε, εάν έτσι συμφωνήθηκε μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και του αερομεταφορέα, αντί της τεκμηρίωσης πτήσης.

9.2.2 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες που χρησιμοποιούνται για ενημέρωση, διαβούλευση και απεικόνιση πρέπει να περιλαμβάνουν οποιαδήποτε ή όλες τις πληροφορίες που καταγράφονται στο 9.1.3.

9.2.3 Εάν το μετεωρολογικό γραφείο εκφράζει άποψη για την επικράτηση των μετεωρολογικών συνθηκών σε ένα αεροδρόμιο η οποία διαφέρει αρκετά από την

πρόγνωση του αεροδρομίου που περιλαμβάνεται στην τεκμηρίωση της πτήσης, πρέπει να επιστηθεί η προσοχή των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης στην παράκαμψη. Το μέρος της ενημέρωσης που αναφέρεται στην παράκαμψη πρέπει να καταγράφεται κατά το χρόνο της ενημέρωσης και η καταγραφή αυτή πρέπει να τίθεται στη διάθεση του αερομεταφορέα.

9.2.4 Η απαιτούμενη ενημέρωση, διαβούλευση, απεικόνιση ή/και τεκμηρίωση της πτήσης πρέπει κανονικά να παρέχεται από το μετεωρολογικό γραφείο που συνδέεται με το αεροδρόμιο αναχώρησης. Σε ένα αεροδρόμιο όπου δεν διατίθενται οι υπηρεσίες αυτές, οι διευθετήσεις για την κάλυψη των απαιτήσεων των μελών πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν όπως συμφωνήθηκε μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως μια αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το μετεωρολογικό γραφείο που συνδέεται με το αεροδρόμιο πρέπει να παρέχει ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό, να φροντίζει για την παροχή νέας ενημέρωσης, διαβούλευσης ή/και τεκμηρίωσης της πτήσης κατά περίπτωση.

9.2.5 Σύσταση.- Το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ή άλλο προσωπικό πτητικής εκμετάλλευσης για το οποίο έχει αιτηθεί ενημέρωση, διαβούλευση ή/και τεκμηρίωση πτήσεως θα πρέπει να επισκέπτεται το μετεωρολογικό γραφείο κατά το χρόνο που συμφωνήθηκε μεταξύ του μετεωρολογικού γραφείου και του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα. Όπου οι τοπικές συνθήκες σε ένα αεροδρόμιο καθιστούν την προσωπική ενημέρωση ή διαβούλευση ανέφικτη, το μετεωρολογικό γραφείο θα πρέπει να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές δια τηλεφώνου ή με άλλες κατάλληλες ευκολίες επικοινωνιών.

9.3 Τεκμηρίωση πτήσης

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις για τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων πληροφοριών προ πτήσεως στην παροχή τεκμηρίωσης των πτήσεων παρέχονται στο 9.4.

9.3.1 Η τεκμηρίωση πτήσεως που θα διατεθεί πρέπει να καλύπτει τις πληροφορίες που καταγράφονται στο 9.1.3 α) 1) και 6), β), γ) ε) και, εάν απαιτείται, το στ). Πάντως, όταν έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα, η τεκμηρίωση πτήσεως για πτήσεις διάρκειας δύο ωρών ή λιγότερο, μετά από σύντομη στάση ή επανεξυπηρέτηση, πρέπει να περιορίζεται στις πληροφορίες που απαιτούνται επιχειρησιακά, αλλά σε όλες τις περιπτώσεις η τεκμηρίωση της πτήσης πρέπει τουλάχιστον να περιλαμβάνει τις πληροφορίες του 9.1.3 β), γ), ε) και, εάν απαιτείται, του στ).

9.3.2 Οποτεδήποτε καθίσταται εμφανές ότι οι μετεωρολογικές πληροφορίες που θα περιληφθούν στην τεκμηρίωση της πτήσης θα διαφέρουν ως προς την ύλη από εκείνες που διατίθενται για σχεδίαση προ πτήσεως και επανασχεδίαση εν πτήσει, ο αερομεταφορέας πρέπει να ενημερώνεται πάραυτα και, εάν είναι εφικτό, να του διατίθενται οι αναθεωρημένες πληροφορίες όπως συμφωνήθηκε μεταξύ του αερομεταφορέα και του σχετικού μετεωρολογικού γραφείου.

9.3.3 Σύσταση.- Στις περιπτώσεις που προκύπτει ανάγκη για τροποποίηση αφού έχει διατεθεί η τεκμηρίωση πτήσης, και πριν από την απογείωση του αεροσκάφους, το μετεωρολογικό γραφείο θα πρέπει, όπως συμφωνήθηκε τοπικά, να εκδώσει την αναγκαία τροποποίηση ή τις ενημερωμένες πληροφορίες προς τον αερομεταφορέα ή την τοπική μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, για εκπομπή προς το αεροσκάφος.

9.3.4 Η μετεωρολογική αρχή πρέπει να τηρεί τις πληροφορίες που διατίθενται στα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, είτε ως τυπωμένα αντίγραφα ή σε αρχεία υπολογιστών, για χρονική περίοδο τουλάχιστον 30 ημερών από την ημερομηνία έκδοσης. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να διατίθενται, κατόπιν αιτήσεως, για έρευνες ή διερευνήσεις και, για τους σκοπούς αυτούς, πρέπει να τηρούνται μέχρις ότου ολοκληρωθεί η έρευνα ή η διερεύνηση.

9.4 Αυτοματοποιημένα συστήματα πληροφοριών προ πτήσεως για ενημέρωση, διαβούλευση, σχεδίαση πτήσης και τεκμηρίωση πτήσης

9.4.1 Όπου η μετεωρολογική αρχή χρησιμοποιεί αυτοματοποιημένα συστήματα πληροφοριών προ πτήσεως για να διαθέσει και να απεικονίσει μετεωρολογικές πληροφορίες προς τους αερομεταφορείς και τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης για σκοπούς αυτοενημέρωσης, σχεδίασης πτήσης και τεκμηρίωσης πτήσης, οι πληροφορίες που διατίθενται και απεικονίζονται πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις των 9.1 έως 9.3 συμπεριλαμβανομένων.

9.4.2 Σύσταση.- Τα αυτοματοποιημένα συστήματα πληροφοριών προ πτήσεως που παρέχουν εναρμονισμένο, κοινό σημείο πρόσβασης σε μετεωρολογικές πληροφορίες και πληροφορίες των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών από τους αερομεταφορείς, τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης και άλλο ενδιαφερόμενο αεροναυτικό προσωπικό θα πρέπει να καθιερώνονται από συμφωνία μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και της σχετικής αρχής πολιτικής αεροπορίας ή του φορέα στον οποίο έχει ανατεθεί η εξουσία παροχής υπηρεσίας σύμφωνα με το Παράρτημα 15, 3,1,1 γ).

Σημείωση.- Οι σχετικές πληροφορίες των μετεωρολογικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών καθορίζονται στα 9.1 έως 9.3 και το Προσάρτημα 8 καθώς και στο Παράρτημα 15, 8.1 και 8.2 αντίστοιχα.

9.4.3 Όπου χρησιμοποιούνται αυτοματοποιημένα συστήματα πληροφοριών προ πτήσεως για να παρέξουν εναρμονισμένο, κοινό σημείο πρόσβασης σε μετεωρολογικές πληροφορίες και πληροφορίες των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών από αερομεταφορείς, μέλη πληρώματος διακυβέρνησης και άλλο ενδιαφερόμενο αεροναυτικό προσωπικό, η αρμόδια μετεωρολογική αρχή πρέπει να παραμένει υπεύθυνη για τον ποιοτικό έλεγχο και τη διαχείριση ποιότητας των μετεωρολογικών πληροφοριών που παρέχονται μέσω των συστημάτων αυτών σύμφωνα με το Κεφάλαιο 2, 2.2.2.

Σημείωση.- Οι αρμοδιότητες που σχετίζονται με τις πληροφορίες των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών και τη διασφάλιση ποιότητας των πληροφοριών παρέχονται στο Παράρτημα 15, Κεφάλαιο 3.

9.5 Πληροφορίες για αεροσκάφη εν πτήσει

9.5.1 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες για χρήση από αεροσκάφη εν πτήσει πρέπει να διατίθενται από ένα μετεωρολογικό γραφείο προς την αντίστοιχη με αυτό μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και μέσω

των εκπομπών D-VOLMET ή VOLMET. Οι μετεωρολογικές πληροφορίες σχεδίασης από τον αερομεταφορέα για αεροσκάφη εν πτήσει πρέπει να διατίθενται κατόπιν αιτήσεως, όπως συμφωνήθηκε μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής ή αρχών και του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

9.5.2 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες για χρήση από αεροσκάφη εν πτήσει πρέπει να διατίθενται προς τις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Κεφαλαίου 10.

9.5.3 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες πρέπει να διατίθενται μέσω των εκπομπών D-VOLMET ή VOLMET και σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Κεφαλαίου 11.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Σημείωση.- Τεχνικές προδιαγραφές και λεπτομερή κριτήρια που σχετίζονται με το παρόν κεφάλαιο παρέχονται στο Προσάρτημα 9.

10.1 Πληροφορίες για τις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας

10.1.1 Η μετεωρολογική αρχή πρέπει να ορίζει ένα μετεωρολογικό γραφείο που θα αντιστοιχεί με κάθε μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Το αντίστοιχο μετεωρολογικό γραφείο πρέπει, μετά από συντονισμό με τη μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, να διαθέτει ή θα φροντίζει για τη διάθεση ενημερωμένων μετεωρολογικών πληροφοριών προς τη μονάδα, ως απαιτείται, για την εκτέλεση της λειτουργίας του.

10.1.2 Σύσταση.- Το αντίστοιχο μετεωρολογικό γραφείο για τον πύργου ελέγχου αεροδρομίου ή τον έλεγχο προσεγγίσεως θα πρέπει να είναι το μετεωρολογικό γραφείο του αεροδρομίου.

10.1.3 Το αντίστοιχο μετεωρολογικό γραφείο για το κέντρο πληροφοριών πτήσης ή το κέντρο ελέγχου περιοχής πρέπει να είναι ένα γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης.

10.1.4 Σύσταση.- Όπου, λόγω των τοπικών περιστάσεων, είναι βολικό να μοιράζονται τα καθήκοντα του αντίστοιχου μετεωρολογικού γραφείου μεταξύ δύο ή περισσοτέρων μετεωρολογικών γραφείων, ο καταμερισμός της ευθύνης θα πρέπει να καθορίζεται από τη μετεωρολογική αρχή σε συντονισμό με την κατάλληλη αρχή ATS.

10.1.5 Οποιαδήποτε μετεωρολογική πληροφορία αιτείται από μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με κατάσταση έκτακτης ανάγκης αεροσκάφους πρέπει να διατίθεται όσο το δυνατόν ταχύτερα.

10.2 Πληροφορίες για τις μονάδες των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης

Τα μετεωρολογικά γραφεία που ορίζονται από τη μετεωρολογική αρχή σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας πρέπει να εφοδιάζουν τις μονάδες των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης με τις μετεωρολογικές πληροφορίες που ζητούν σε μορφή που καθιερώνεται με αμοιβαία συμφωνία. Για το σκοπό αυτό, το καθορισμένο μετεωρολογικό γραφείο πρέπει να διατηρεί σύνδεσμο με τη μονάδα των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης καθ' όλη τη διάρκεια μιας επιχείρησης έρευνας και διάσωσης.

10.3 Πληροφορίες για τις μονάδες των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών

Η μετεωρολογική αρχή, σε συντονισμό με την αρμόδια υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, πρέπει να μεριμνά για τον εφοδιασμό ενημερωμένων μετεωρολογικών πληροφοριών προς τις αντίστοιχες μονάδες των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών, κατά περίπτωση, για την εκτέλεση των λειτουργιών τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΑΥΤΩΝ

Σημείωση 1.- Τεχνικές προδιαγραφές και λεπτομερή κριτήρια που σχετίζονται με το παρόν κεφάλαιο παρέχονται στο Προσάρτημα 10.

Σημείωση 2.- Αναγνωρίζεται ότι εξαρτάται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να αποφασίσει σχετικά με την δική του εσωτερική οργάνωση και ευθύνη για την υλοποίηση των ευκολιών τηλεπικοινωνιών που αναφέρονται στο κεφάλαιο αυτό.

11.1 Απαιτήσεις επικοινωνιών

11.1.1 Πρέπει να διατίθενται κατάλληλες ευκολίες τηλεπικοινωνιών για να δώσουν τη δυνατότητα στα μετεωρολογικά γραφεία αεροδρομίου και, κατά περίπτωση, στους αεροναυτικούς μετεωρολογικούς σταθμούς να παρέχουν τις αιτούμενες μετεωρολογικές πληροφορίες στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας των αεροδρομίων για τα οποία αυτά τα γραφεία και οι σταθμοί είναι υπεύθυνοι, και ιδιαίτερα στους πύργους ελέγχου αεροδρομίου, γραφεία ελέγχου προσέγγισης και τους αεροναυτικούς τηλεπικοινωνιακούς σταθμούς που εξυπηρετούν τα αεροδρόμια αυτά.

Σημείωση.- Κυκλώματα της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας χρησιμοποιούνται για τη συλλογή και τις περιοχικές και δια-περιοχικές ανταλλαγές επιχειρησιακών μετεωρολογικών πληροφοριών καθώς και για την πρόσβαση στις διεθνείς τράπεζες επιχειρησιακών μετεωρολογικών δεδομένων. Τρία δορυφορικά συστήματα διανομής της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας που παρέχουν παγκόσμια κάλυψη χρησιμοποιούνται για να παρέχουν τις περιοχικές και δια-περιοχικές ανταλλαγές των επιχειρησιακών μετεωρολογικών πληροφοριών. Οι διατάξεις που σχετίζονται με τα δορυφορικά συστήματα διανομής παρέχονται στο Παράρτημα 10, Τόμος ΙΙΙ, Μέρος 1, 10.1 και 10.2.

11.1.2 Κατάλληλες ευκολίες τηλεπικοινωνιών πρέπει να διατίθενται για να δώσουν τη δυνατότητα στα γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης να παρέχουν τις απαιτούμενες μετεωρολογικές πληροφορίες στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης σε σχέση με τις περιοχές πληροφοριών πτήσης, περιοχές ελέγχου και περιοχές έρευνας και διάσωσης για τις οποίες τα γραφεία αυτά είναι υπεύθυνα, και ιδιαίτερα στα κέντρα πληροφοριών πτήσης, κέντρα ελέγχου περιοχής και κέντρα συντονισμού διάσωσης καθώς και τους αντίστοιχους αεροναυτικούς σταθμούς τηλεπικοινωνιών.

11.1.3 Κατάλληλες ευκολίες τηλεπικοινωνιών πρέπει να διατίθενται για να δώσουν τη δυνατότητα στα παγκόσμια κέντρα πρόγνωσης περιοχής να διαθέτουν τα απαιτούμενα προϊόντα του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής στα μετεωρολογικά γραφεία, μετεωρολογικές αρχές και άλλους χρήστες.

11.1.4 Οι ευκολίες τηλεπικοινωνιών μεταξύ των μετεωρολογικών γραφείων και, κατά περίπτωση, αεροναυτικών μετεωρολογικών σταθμών και πύργου ελέγχου αεροδρομίων ή γραφείων ελέγχου προσέγγισης πρέπει να επιτρέπουν επικοινωνίες με κατευθείαν ομιλία, και η ταχύτητα με την οποία θα μπορούν να διεξαχθούν οι επικοινωνίες θα είναι τέτοια ώστε τα απαιτούμενα σημεία θα μπορούν κανονικά να έλθουν σε επαφή εντός 15 δευτερολέπτων περίπου.

11.1.5 Σύσταση.- Οι ευκολίες τηλεπικοινωνιών μεταξύ μετεωρολογικών γραφείων και κέντρων πληροφοριών πτήσης, κέντρων ελέγχου περιοχής, κέντρων συντονισμού διάσωσης και αεροναυτικών σταθμών τηλεπικοινωνιών θα πρέπει να επιτρέπουν:

α) επικοινωνίες με κατευθείαν ομιλία, η ταχύτητα με την οποία οι επικοινωνίες μπορούν να διεξαχθούν να είναι τέτοια ώστε να μπορούν κανονικά να έλθουν σε επαφή με τα απαιτούμενα σημεία εντός 15 δευτερολέπτων περίπου, και

β έντυπες επικοινωνίες, όταν απαιτείται αρχείο από τους αποδέκτες. Ο χρόνος μεταβίβασης του τηλεγραφήματος δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 5 λεπτά.

Σημείωση.- Στα 11.1.4 και 11.1.5 το "περίπου 15 δευτερόλεπτα" αναφέρεται σε επικοινωνίες τηλεφωνίας που συνεπάγονται λειτουργία τηλεφωνικού κέντρου και το "5 λεπτά" αναφέρεται σε έντυπες επικοινωνίες που συνεπάγονται αναμετάδοση.

11.1.6 Σύσταση.- Οι ευκολίες τηλεπικοινωνιών που απαιτούνται σύμφωνα με τα 11.1.4 και 11.1.5 θα πρέπει να συμπληρώνονται, όπως και όπου απαιτείται, από άλλες μορφές οπτικών και ακουστικών επικοινωνιών, για παράδειγμα, κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης ή ξεχωριστά συστήματα επεξεργασίας πληροφοριών.

11.1.7 Σύσταση.- Όπως συμφωνήθηκε μεταξύ μετεωρολογικής αρχής και αερομεταφορέων, θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα για να δοθεί η δυνατότητα στους αερομεταφορείς να καθιερώσουν κατάλληλες ευκολίες τηλεπικοινωνιών για να λαμβάνουν μετεωρολογικές πληροφορίες από μετεωρολογικά γραφεία αεροδρομίων ή άλλες κατάλληλες πηγές.

11.1.8 Κατάλληλες ευκολίες τηλεπικοινωνιών πρέπει να διατίθενται για να επιτρέπουν στα μετεωρολογικά γραφεία να ανταλλάσσουν επιχειρησιακές μετεωρολογικές πληροφορίες με άλλα μετεωρολογικά γραφεία.

11.1.9 Σύσταση.- Οι ευκολίες τηλεπικοινωνιών που χρησιμοποιούνται για την ανταλλαγή επιχειρησιακών μετεωρολογικών πληροφοριών θα πρέπει να είναι η σταθερή αεροναυτική υπηρεσία.

11.2 Χρήση των επικοινωνιών σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας - μετεωρολογικών δελτίων σε αλφαριθμητική μορφή

Τα μετεωρολογικά δελτία που περιέχουν επιχειρησιακές μετεωρολογικές πληροφορίες που θα εκπέμπονται μέσω της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας πρέπει να εκδίδονται από το αρμόδιο μετεωρολογικό γραφείο ή αεροναυτικό μετεωρολογικό σταθμό.

Σημείωση.- Τα μετεωρολογικά δελτία που περιέχουν επιχειρησιακές μετεωρολογικές πληροφορίες που έχουν εγκριθεί για εκπομπή μέσω της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας καταγράφονται στο Παράρτημα 10, Τόμος ΙΙ, Κεφάλαιο 4, μαζί με τις συναφείς προτεραιότητες και τους ενδείκτες προτεραιότητας.

11.3 Χρήση των επικοινωνιών σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας - προϊόντα του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής

Σύσταση.- Τα προϊόντα του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής σε ψηφιακή μορφή θα πρέπει να εκπέμπονται με τη χρήση τεχνικών επικοινωνιών δυαδικών δεδομένων. Η μέθοδος και οι δίαυλοι που χρησιμοποιούνται για τη διανομή των προϊόντων θα πρέπει να είναι όπως καθορίζεται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

11.4 Χρήση της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας επικοινωνιών

Το περιεχόμενο και η μορφή των μετεωρολογικών πληροφοριών που εκπέμπονται προς τα αεροσκάφη και από τα αεροσκάφη πρέπει να είναι σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

11.5 Χρήση της υπηρεσίας ζεύξης αεροναυτικών δεδομένων - περιεχόμενα του D-VOLMET

Το D-VOLMET πρέπει να περιέχει τα τρέχοντα METAR και SPECI, μαζί με προγνώσεις τάσης όπου διατίθενται, τα TAF και SIGMET, ειδικές αναφορές αέρος που δεν καλύπτονται από το SIGMET και, όπου διατίθενται, τις AIRMET.

Σημείωση.- Η απαίτηση παροχής METAR και SPECI μπορεί να καλυφθεί με την εφαρμογή της ζεύξης δεδομένων-υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης (D-FIS) με τον τίτλο "Υπηρεσία ζεύξης δεδομένων-συνήθους αναφοράς μετεωρολογικών στοιχείων αεροδρομίου (D-METAR)". Η απαίτηση παροχής TAF μπορεί να καλυφθεί από την εφαρμογή D-FIS με τον τίτλο "Υπηρεσία ζεύξης δεδομένων-πρόγνωσης αεροδρομίου (D-TAF)" και η απαίτηση παροχής τηλεγραφημάτων SIGMET και AIRMET μπορεί να καλυφθεί από την εφαρμογή D-FIS με τον τίτλο "Υπηρεσία ζεύξης δεδομένων-SIGMET (D-SIGMET)". Οι λεπτομέρειες αυτών των υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων καθορίζονται στο Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (Doc 9694).

11.6 Χρήση της υπηρεσίας αεροναυτικών εκπομπών - περιεχόμενα των εκπομπών VOLMET

11.6.1 Οι συνεχείς εκπομπές VOLMET, κανονικά στις πολύ υψηλές συχνότητες (VHF), πρέπει να περιέχουν τα τρέχοντα METAR και SPECI, μαζί με προγνώσεις τάσης όπου διατίθενται.

11.6.2 Οι προγραμματισμένες εκπομπές VOLMET, κανονικά στις υψηλές συχνότητες (HF), πρέπει να περιέχουν τα τρέχοντα METAR και SPECI, μαζί με προγνώσεις τάσης όπου διατίθενται και, όπου καθορίζεται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, τα TAF και SIGMET.

ΜΕΡΟΣ II

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΠΤΗΣΗΣ - ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΕΝΤΥΠΩΝ
(Βλέπε Κεφάλαιο 9 του παρόντος Παραρτήματος.)

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ A – Πληροφορίες OPMET

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ IS – Χάρτης ανώτερων ανέμων και θερμοκρασίας για τυπική ισοβαρική επιφάνεια

Παράδειγμα 1 – Βέλη, φτερά και τριγωνικά σημαιάκια (Μερκατορική προβολή)

Παράδειγμα 2 – Βέλη, φτερά και τριγωνικά σημαιάκια (Πολική στερεογραφική προβολή)

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SWH – Χάρτης σημαντικού καιρού (μεγάλου ύψους)

Παράδειγμα – Πολική στερεογραφική προβολή (που δείχνει τον αεροχείμαρρο και την κατακόρυφη έκταση)

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SWM – Χάρτης σημαντικού καιρού (μέσου ύψους)

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SWL – Χάρτης σημαντικού καιρού (χαμηλού ύψους)

Παράδειγμα 1

Παράδειγμα 2

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ VAG – Συμβουλευτικές πληροφορίες ηφαιστειακής τέφρας σε γραφική μορφή

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SVA – SIGMET για ηφαιστειακή τέφρα σε γραφική μορφή

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SGE – SIGMET για φαινόμενα εκτός από τροπικό κυκλώνα και ηφαιστειακή τέφρα σε γραφική μορφή

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SN – Έντυπο σημειώσεων που χρησιμοποιούνται στην τεκμηρίωση πτήσης

Πληροφορίες ΟΡΜΕΤ **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α**

ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΑΠΟ .... ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ (ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ, ΩΡΑ UTC) ....

ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ

Τα "–" (ελαφρά), άνευ ενδείκτη (μέτρια), "+" (μεγάλη, ή καλά αναπτυγμένη στην περίπτωση στροβίλων κονιορτού/άμμου (κονιορτοστρόβιλοι) και χοανοειδών νεφών) χρησιμοποιούνται για να υποδηλώσουν την πρόγνωση της πυκνότητας συγκεκριμένων φαινομένων.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΣ

MI — ρηχό
DR — παρασυρόμενο χαμηλά
SH — όμβροι
PR — μερικό
TS — καταιγίδα
BL — ανυψούμενο
BC — κατά ζώνες
FZ — παγοποίηση (υπέρτηξη)

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΠΡΟΓΝΩΣΗΣ ΚΑΙΡΟΥ

DZ — ψεκάδες βροχής
BR — αχλύς
PO — στρόβιλοι κονιορτού/άμμου (κονιορτοστρόβιλοι)
RA — βροχή
FG — ομίχλη
IC — κρύσταλλοι πάγου (διαμαντόσκονη)
VA — ηφαιστειακή τέφρα
FU — καπνός
FC — χοανοειδή νέφη (σίφωνας ξηράς ή θαλάσσιος σίφωνας)
SG — κόκκοι χιονιού
SQ — λαίλαπα
SS — αμμοθύελλα
HZ — ξηρά αχλύς
SN — χιόνι
DS — κονιορτοθύελλα
PL — σβώλοι πάγου
SA — άμμος
GR — χαλάζι
DU — ευρέως διαδεδομένος κονιορτός
GS — μικρή χάλαζα ή/και σβώλοι πάγου

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

+SHRA — ισχυρή ραγδαία βροχή ή βροχή
FZDZ — μέτρια παγωμένες ψεκάδες βροχής
+TSSNGR — καταιγίδα με βαριά χιονόπτωση και χαλάζι
TSSN — καταιγίδα με μέτριο χιόνι
SNRA — μέτριο χιόνι και βροχή

ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΟΙ ΕΝΔΕΙΚΤΕΣ ΤΟΠΩΝΥΜΙΑΣ ΤΟΥ ICAO

CYUL Montreal/Pierre Elliot Trudeau Intl
KJFK New York/John F. Kennedy Intl
EGLL London/Heathrow
HKJK Nairobi/Jomo Kenyatta
GMCC Casablakna/Anfa
EDDF Frankfurt/Main
SBGL Rio de Janeiro/Galeão Intl
YSSY Sydney/Kingsford Smith Intl
LFPG Paris/Charles de Gaulle
RJTT Tokyo Intl
OBBI Bahrain Intl
NZAA Auckland Intl
ZBAA Beijing/Capital

METAR CYUL 240700Z 27018G30KT 9999 SN FEW020 BKN045 M02/07 Q0995=

METAR EDDF 240950Z 05015KT 9999 FEW025 04/M05 Q1018 NOSIG=

METAR LFPG 241000Z 07010KT 5000 SCT010 BKN040 02/M01 Q1014 NOSIG=

SPECI GMMC 220530Z 24006KT 5000 – TSGR BKN016TCU FEW020CB SCT026 08/07 Q1013

TAF AMD NZAA 240855Z 2409/2506 24010KT 9999 FEW030 BECMG 2411/2413 VRB02KT 2000 HZ FM 2422 24010 CAVOK

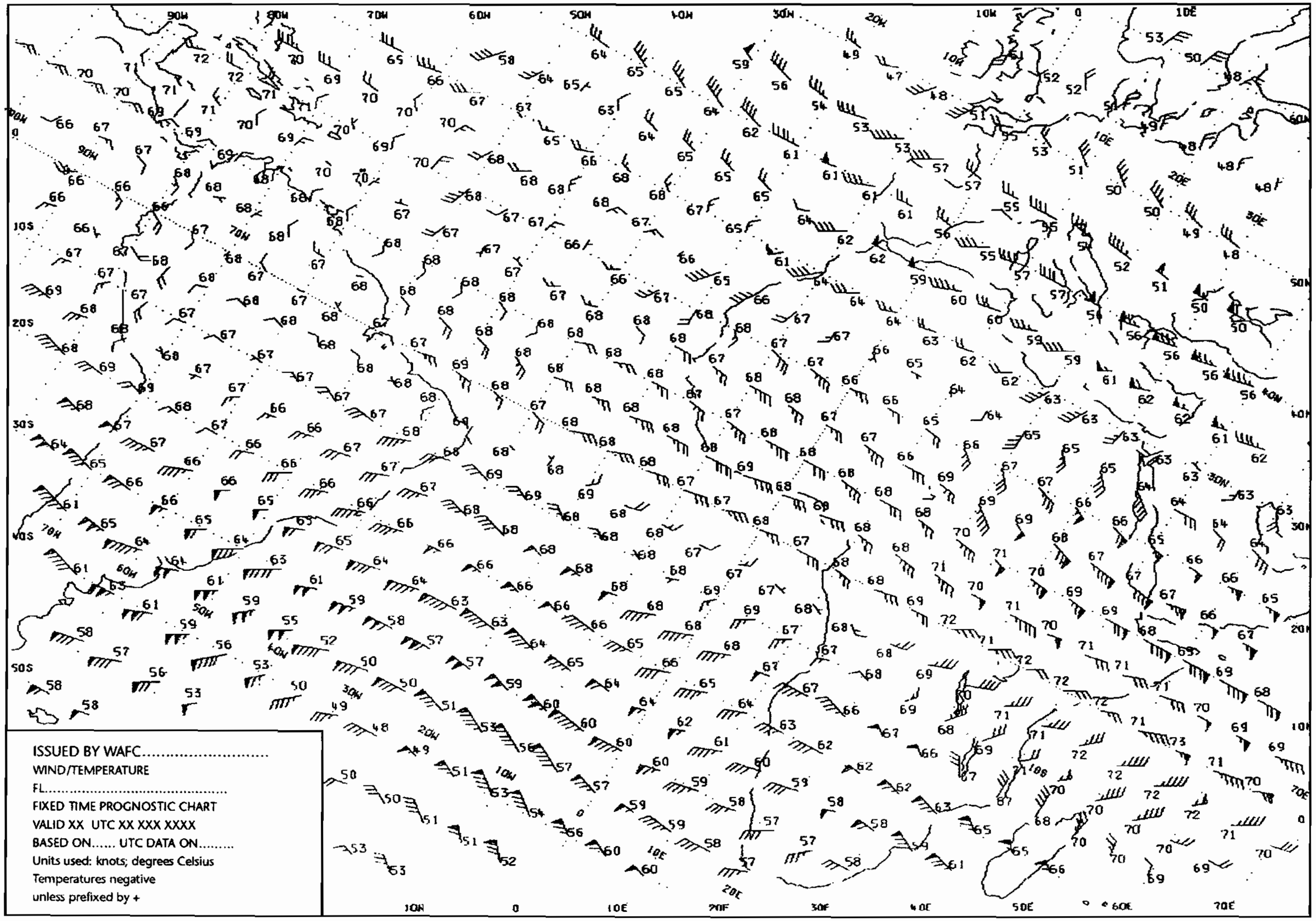
TAF ZBAA 240440Z 2406/2506 13015KMH 6000 NSC BECMG 2415/2416 2000 – SN OVC040 TEMPO 2418/2421 1000 SN BECMG 2500/2501 32015KMH 3500 BR NSC BEGMC 2503/2504 32030G60KMH CAVOK

TAF YSSY 240443Z 2406/2506 05015KT 3000 BR SCT030 BECMG 2414/2416 33008KT FM 2422 04020KT CAVOK

HECC SIGMET 2 VALID 240900/241200 HECA–
HECC CAIRO FIR SEV TURB OBS N OF N27 FL 390/440 MOV E 25KMH NC

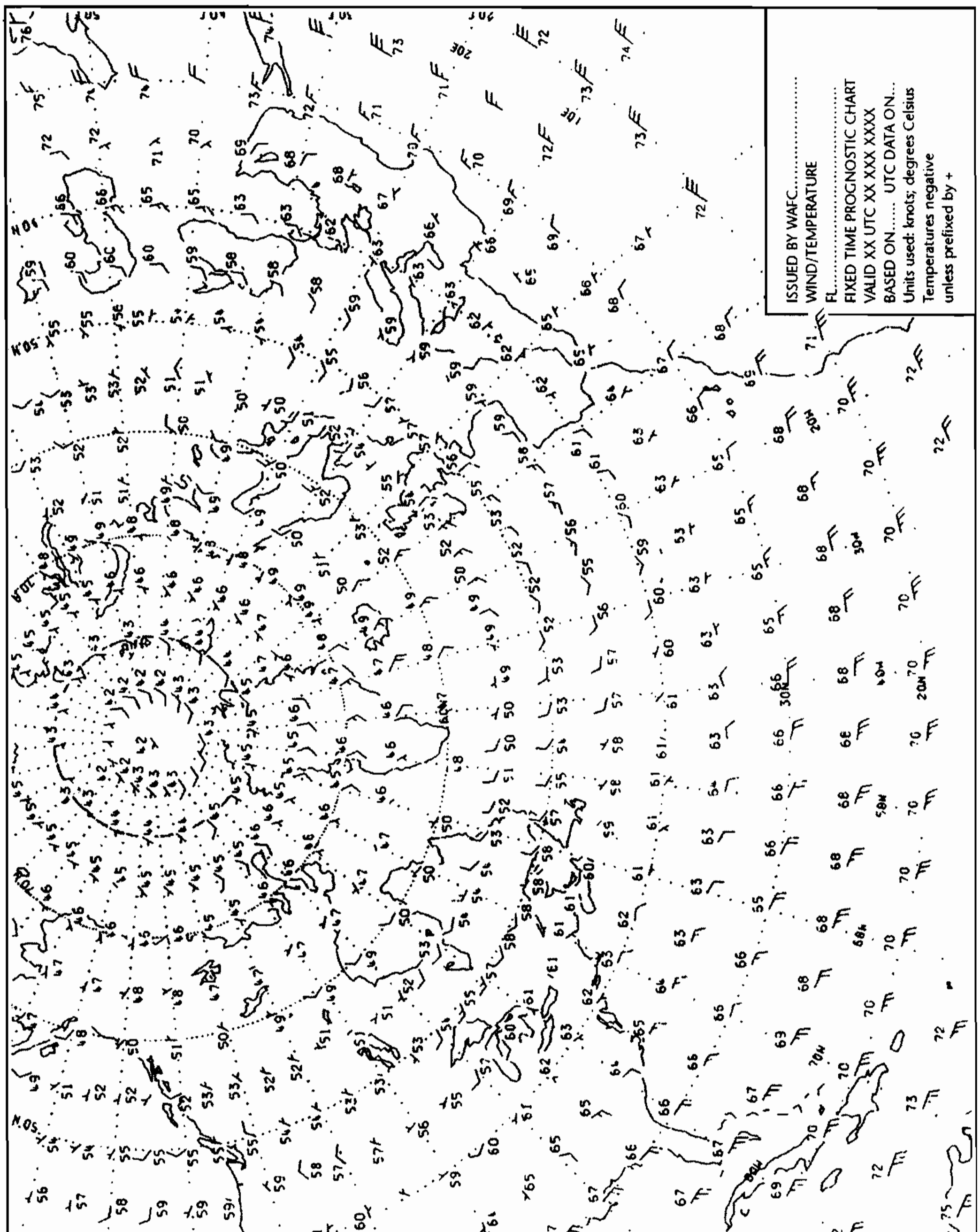
ΧΑΡΤΗΣ ΑΝΩΤΕΡΩΝ ΑΝΕΜΩΝ ΚΑΙ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΥΠΙΚΗ ΙΣΟΒΑΡΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ IS**

Παράδειγμα 1 – Βέλη, φτερά και τριγωνικά σημαιάκια (Μερκατορική προβολή)



ΧΑΡΤΗΣ ΑΝΩΤΕΡΩΝ ΑΝΕΜΩΝ ΚΑΙ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΥΠΙΚΗ ΙΣΟΒΑΡΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ IS**

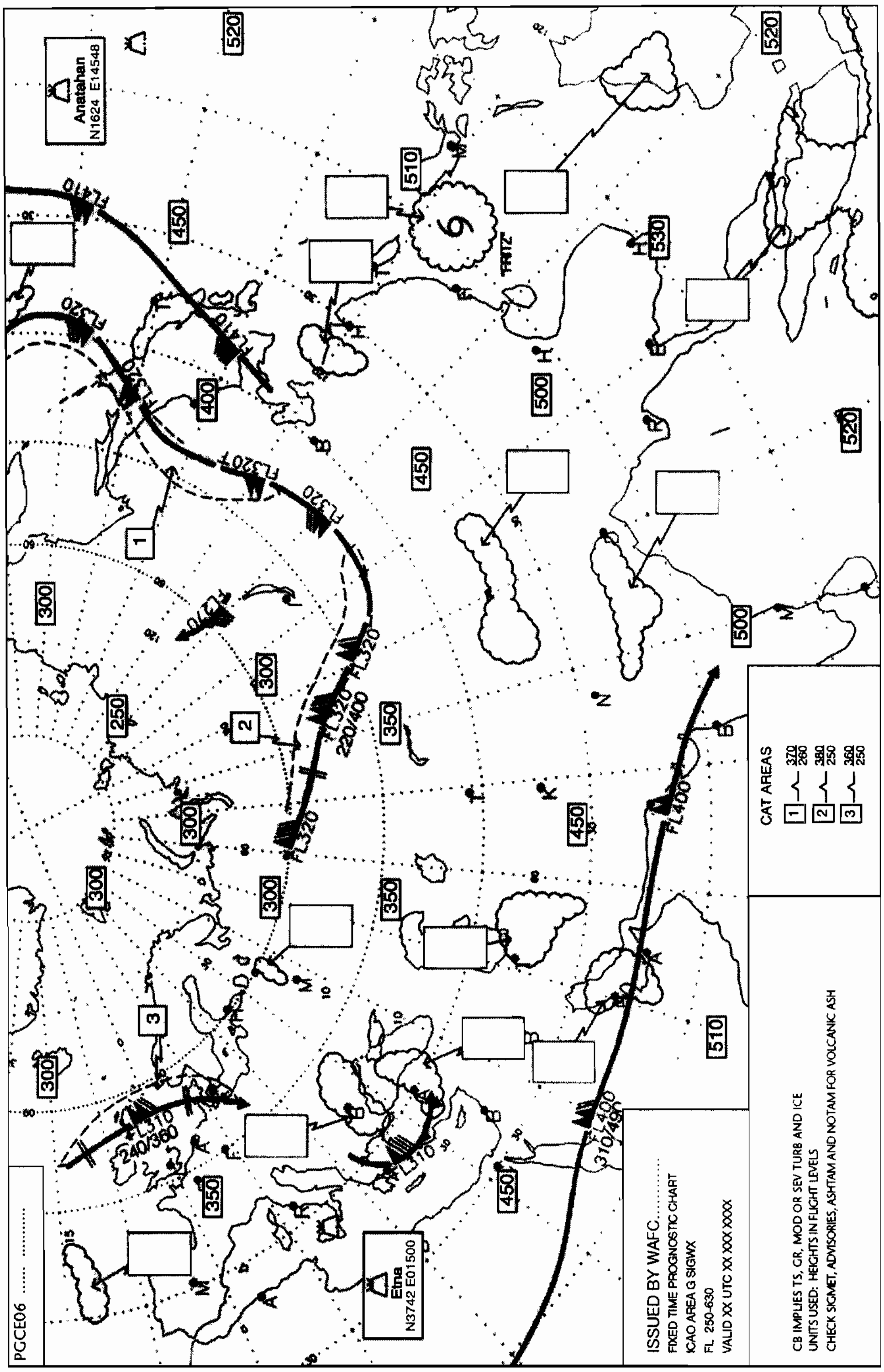
Παράδειγμα 2 – Βέλη, φτερά και τριγωνικά σημαιάκια (Πολική στερεογραφική προβολή)



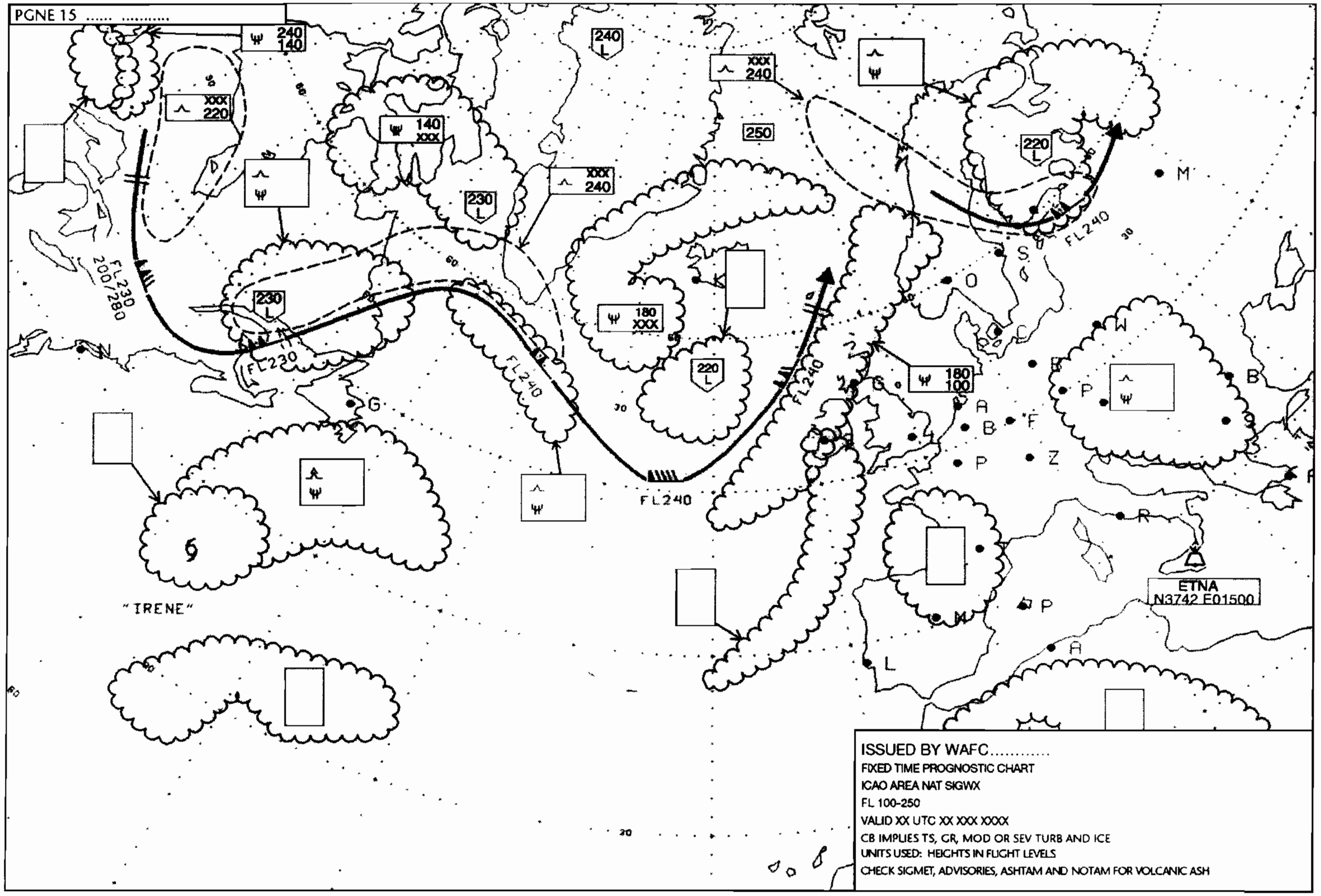
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SWH

ΧΑΡΤΗΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙΡΟΥ (ΜΕΓΑΛΟΥ ΥΨΟΥΣ)

Παράδειγμα – Πολική στερεογραφική προβολή (που δείχνει την κατακόρυφη έκταση του αεροχείμαρρου)

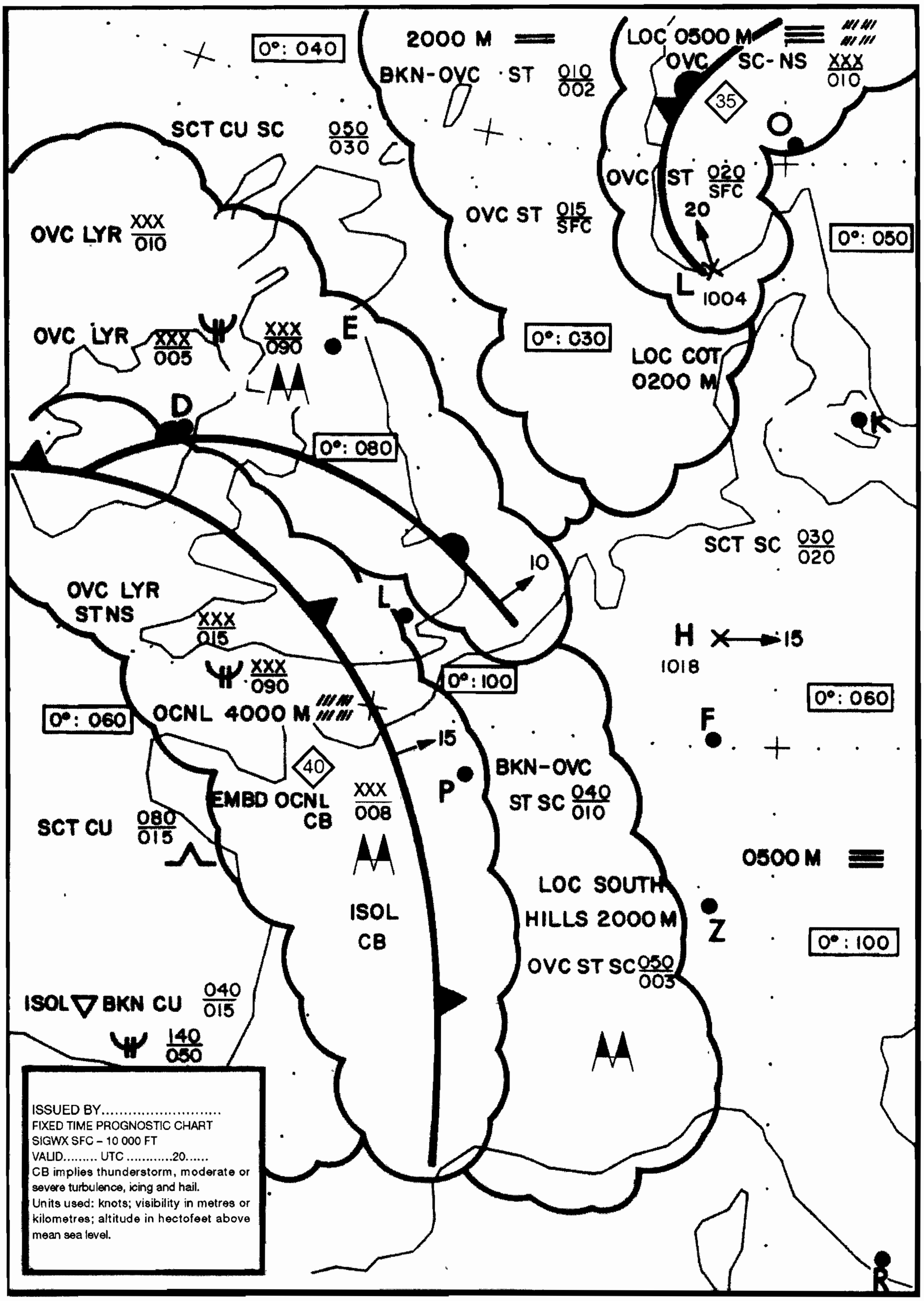


ΧΑΡΤΗΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙΡΟΥ (ΜΕΣΟΥ ΥΨΟΥΣ) **MODEL SWM = ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SWM**



ΧΑΡΤΗΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙΡΟΥ (ΧΑΜΗΛΟΥ ΥΨΟΥΣ) **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SWL**

Παράδειγμα 1

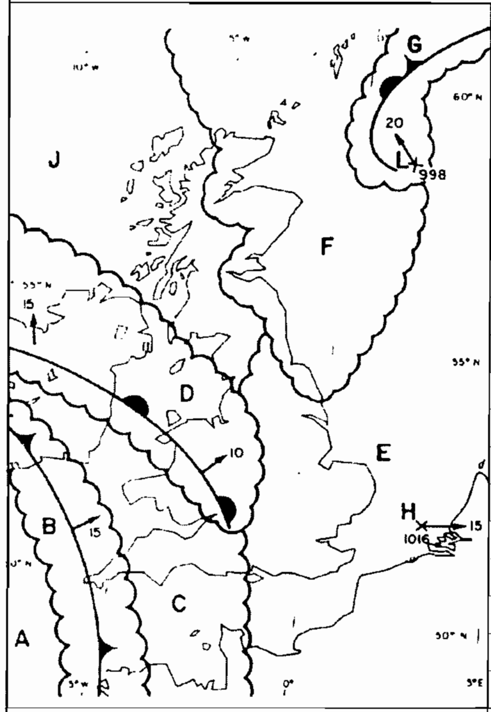


ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SWL

ΧΑΡΤΗΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙΡΟΥ (ΧΑΜΗΛΟΥ ΥΨΟΥΣ)

Παράδειγμα 2

FIXED TIME PROGNOSTIC CHART VALID................ UTC.................. 20... BASED ON.......... UTC DATA ON.....................



VARIANT	VIS	SIGNIFICANT WEATHER	CLOUD, TURBULENCE, ICING	0°C
AREA A			⋀ SCT CU 025/080	50
ISOL			⋀ BKN CU 015/XXX ψ 050/XXX	
AREA B			⋀ OVC LYR ST NS 015/XXX ψ 050/XXX	50
OCNL	4000	HEAVY RAIN	EMBD CB 008/XXX ΛΛ	
ISOL	1000	THUNDERSTORM		
AREA C			BKN to OVC ST SC 010/040	100
LOC SOUTH COT HILLS	2000	DRIZZLE	OVC ST SC 003/050 ΛΛ	
AREA D			OVC LYR SC NS 010/XXX	90
LOC NORTH	4500	RAIN	OVC LYR ST NS 005/XXX ψ 090/XXX ΛΛ	
AREA E			SCT SC 020/030	40
LOC LAND	0500	FOG		
AREA F	2000	MIST	BKN to OVC ST 002/010	30
LOC COT HILLS	0200	FOG	OVC ST SFC/015	
AREA G	4500	RAIN	⋀ OVC CU SC NS 010/XXX ψ 030/XXX	30
LOC NORTH	0500	FOG	OVC ST SFC/010	
AREA J			SCT CU SC 030/050	40
LOC HILLS NORTH			⋀ BLW 070	

SIGWX SFC – 10 000 FT

ISSUED BY .... AT .... UTC

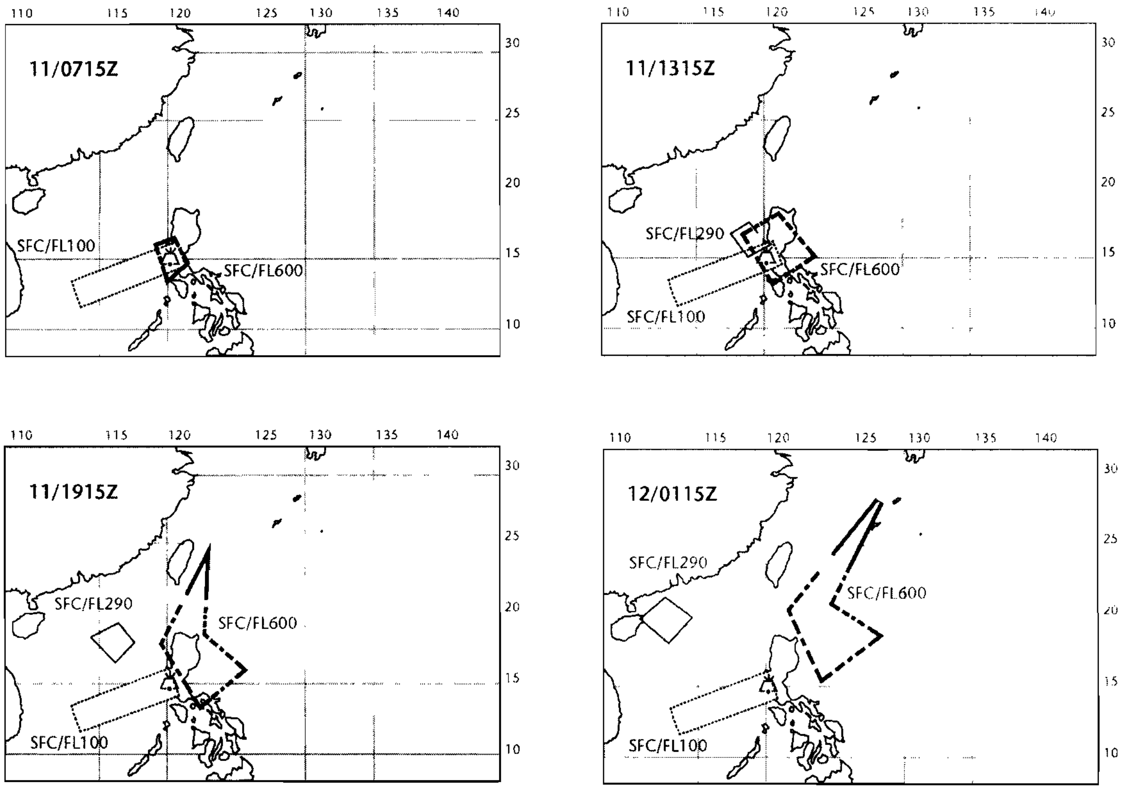
Notes:

1. Pressure in hPa and speeds in knots
2. Vis in m included if less than 5 000 m. ΛΛ implies vis 200 m or less
3. Altitude in hectofeet above MSL XXX = above 10 000 ft.
4. CB implies MOD/SEV icing, turbulence and thunderstorm.
5. Only significant weather and/or weather phenomena causing visibility reduction below 5 000 m included

REMARKS:

EAST TO NE GALES SHETLAND TO HEBRIDES - SEVERE MOUNTAIN WAVES NW SCOTLAND -
FOG PATCHES EAST ANGLIA - WDSPR FOG OVER NORTH FRANCE, BELGIUM AND THE NETHERLANDS

ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΤΕΦΡΑΣ ΣΕ ΓΡΑΦΙΚΗ ΜΟΡΦΗ **ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ VAG**

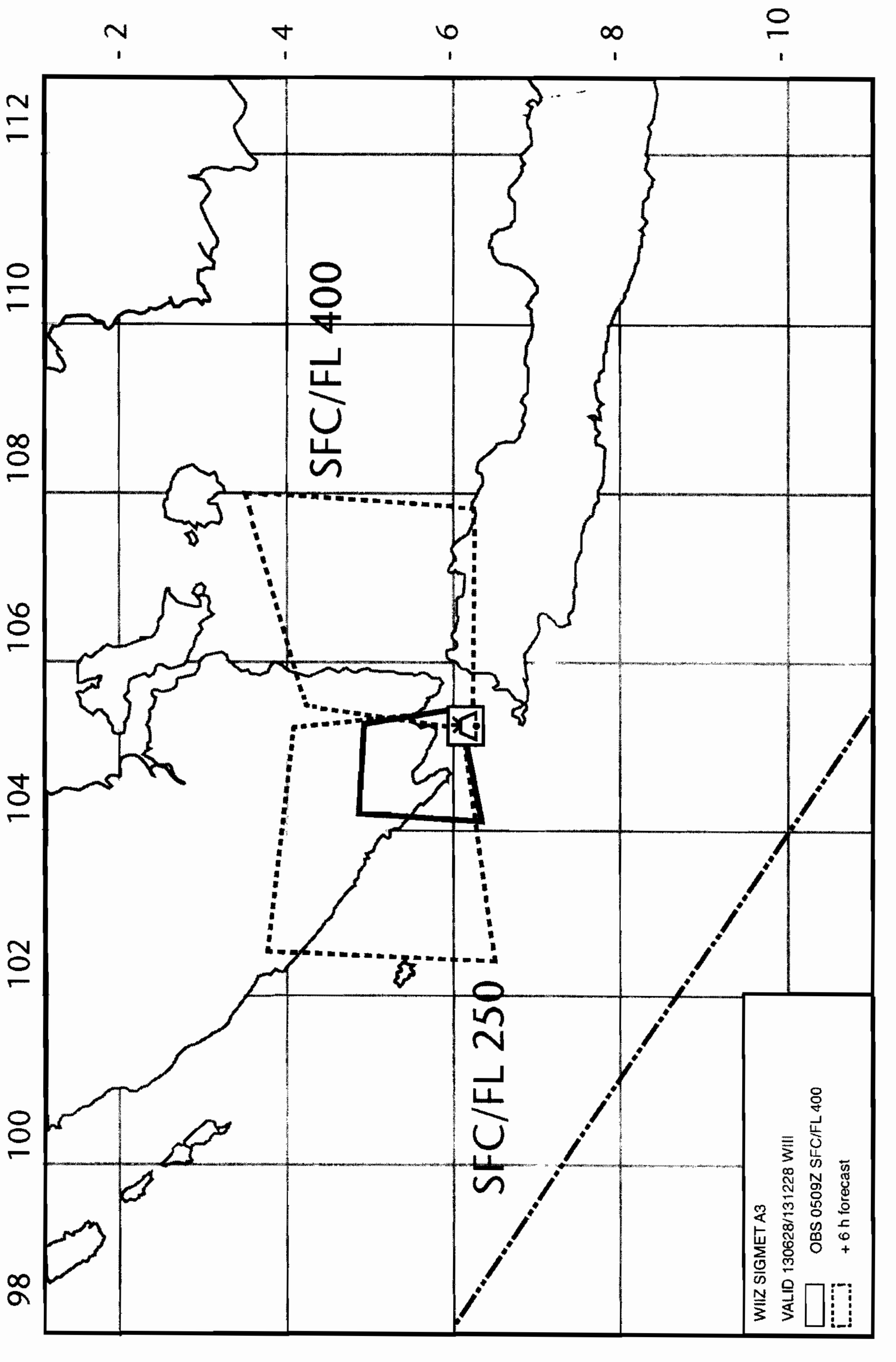


VOLCANIC ASH ADVISORY
DTG: 20050711/0728Z
VAAC: TOKYO
VOLCANO: PINATUBO 0703-083
AREA: LUZON PHILIPPINES
SUMMIT ELEV: 1486M
ADVISORY NR: 2005/1

INFO SOURCE: MTSAT-1R, AIREP
AVIATION COLOUR CODE: RED
ERUPTION DETAILS: ERUPTED AT 20050711/0532Z
RMK: NIL
NXT ADVISORY: NO LATER THAN 20050711/1315Z

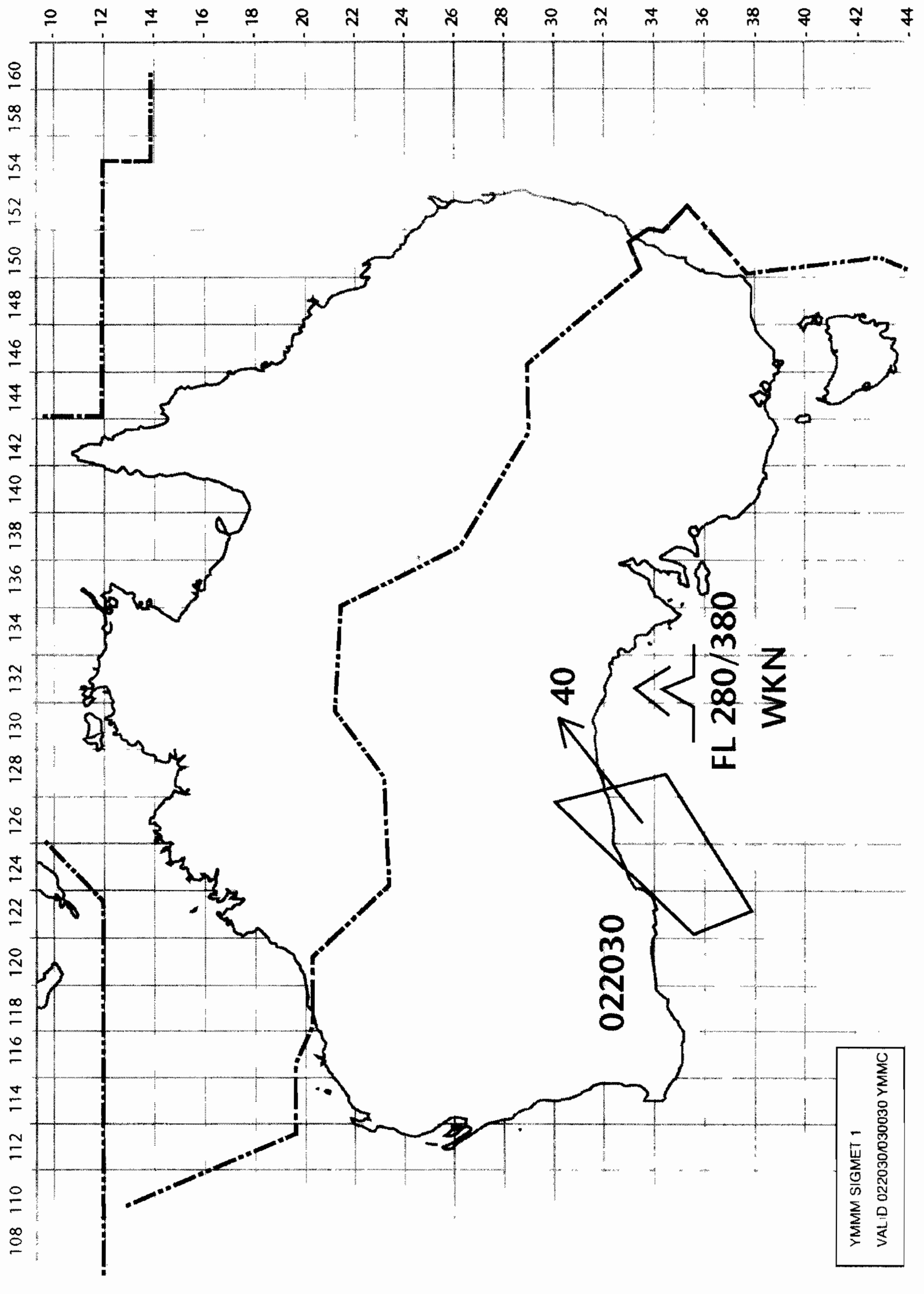
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SVA

SIGMET ΓΙΑ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗ ΤΕΦΡΑ ΣΕ ΓΡΑΦΙΚΗ ΜΟΡΦΗ



SIGMET ΓΙΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΡΟΠΙΚΟ ΚΥΚΛΩΝΑ ΚΑΙ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗ ΤΕΦΡΑ ΣΕ ΓΡΑΦΙΚΗ ΜΟΡΦΗ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SGE



ΕΝΤΥΠΟ ΣΗΜΕΙΩΣΕΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΠΤΗΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ SN

1. Symbols for significant weather

Symbol	Meaning	Symbol	Meaning
	Tropical cyclone	,	Drizzle
	Severe squall line*	/// ///	Rain
	Moderate turbulence	*	Snow
	Severe turbulence	∇	Shower △ Hail
	Mountain waves		Widespread blowing snow
	Moderate aircraft icing		Severe sand or dust haze
	Severe aircraft icing		Widespread sandstorm or dust storm
	Widespread fog	∞	Widespread haze
	Radioactive materials in the atmosphere**		Widespread mist
	Volcanic eruption***		Widespread smoke
	Mountain obscuration		Freezing precipitation ****

* In-flight documentation for flights operating up to FL100. This symbol refers to "squall line".

** The following information should be included at the side of the chart: radioactive materials symbol; latitude/longitude of accident site; date and time of accident; check NOTAM for further information.

*** The following information should be included at the side of the chart: volcanic eruption symbol; name and international number of volcano (if known); latitude/longitude; date and time of the first eruption (if known);
Check SIGMETs and NOTAM or ASHTAM for volcanic ash.

**** This symbol does not refer to icing due to precipitation coming into contact with an aircraft which is at a very low temperature.

NOTE. Height indications between which phenomena are expected, top above base as per chart legend.

2. Fronts and convergence zones and other symbols used

Symbol	Meaning	Symbol	Meaning
	Cold front at the surface	FL 270	Position, speed and level of max. wind
	Warm front at the surface		Convergence line
	Occluded front at the surface	0°:100	Freezing level
	Quasi-stationary front at the surface		Intertropical convergence zone
H 460	Tropopause High	10	State of the sea
270 L	Tropopause Low	18	Sea-surface temperature
380	Tropopause Level	40	Widespread strong surface wind *

FL 320 220/400 — FL 310

Wind arrows indicate the maximum wind in jet and the flight level at which it occurs. If the maximum wind speed is 240 km/h (120 kt) or more, the flight levels between which winds are greater than 160 km/h (80 kt) is placed below the maximum wind level. In the example, winds are greater than 160 km/h (80 kt) between FL 220 and FL 400.

The heavy line delineating the jet axis begins/ends at the points where a wind speed of 160 km/h (80 kt) is forecast.

* This symbol refers to widespread surface wind speeds exceeding 60 km/h (30 kt).

3. Abbreviations used to describe clouds

3.1 Type

CI = Cirrus	AS = Altostratus	ST = Stratus
CC = Cirrocumulus	NS = Nimbostratus	CU = Cumulus
CS = Cirrostratus	SC = Stratocumulus	CB = Cumulonimbus
AC = Altocumulus		

3.2 Amount

Clouds except CB

FEW = few (1/8 to 2/8) BKN = broken (5/8 to 7/8)
SCT = scattered (3/8 to 4/8) OVC = overcast (8/8)

CB only

ISOL = individual CBs (isolated)
OCNL = well-separated CBs (occasional)
FRQ = CBs with little or no separation (frequent)
EMBD = CBs embedded in layers of other clouds or concealed by haze (embedded)

3.3 Heights

Heights are indicated on SWH and SWM charts in flight levels (FL), top over base.
When XXX is used, tops or bases are outside the layer of the atmosphere to which the chart applies.
In SWL charts:
i) Heights are indicated as altitudes above mean sea level;
ii) The abbreviation SFC is used to indicate ground level.

4. Depicting of lines and systems on specific charts

4.1 Models SWH and SWM — Significant weather charts (high and medium)

Scalloped line = demarcation of areas of significant weather
Heavy broken line = delineation of area of CAT
Heavy solid line interrupted by wind arrow and flight level = position of jet stream axis with indication of wind direction, speed in kt or km/h and height in flight levels. The vertical extent of the jet stream is indicated (in flight levels) e.g. FL 270 accompanied by 240/290 indicates that the jet extends from FL 240 to FL 290.
Figures on arrows = speed in kt or km/h of movements of frontal system
Flight levels inside small rectangles = height in flight levels of tropopause at spot locations, e.g. [340]. Low and high points of the tropopause topography are indicated by the letters L or H, respectively, inside a pentagon with the height in flight levels.
Display explicit FL for JET depths and tropopause height even if outside forecast bounds

4.2 Model SWL — Significant weather chart (low level)

X = position of pressure centres given in hectopascals
L = centre of low pressure
H = centre of high pressure
Scalloped lines = demarcation of area of significant weather
Dashed lines = altitude of 0°C isotherm in feet (hectofeet) or metres
NOTE: 0°C level may also be indicated by [0°: 060], i.e. 0°C level is at an altitude of 6 000 ft
Figures on arrows = speed in kt or km/h of movement of frontal systems, depressions or anticyclones
Figure inside the state of the sea symbol = total wave height in feet or metres
Figure inside the sea-surface temperature symbol = sea-surface temperature in °C
Figures inside the strong surface wind symbol = wind in kt or km/h

4.3 Arrows, feathers and pennants

Arrows indicate direction. Number of pennants and/or feathers correspond to speed.
Example:

270°/115 kt (equivalent to 230 km/h)
Pennants correspond to 50 kt or 100 km/h
Feathers correspond to 10 kt or 20 km/h
Half-feathers correspond to 5 kt or 10 km/h

* A conversion factor of 1 to 2 is used.

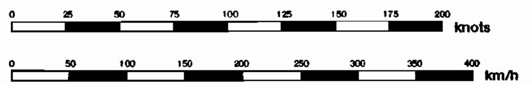
Conversion of knots into kilometres per hour

knots	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Kilometres per hour									
00	0	1.85	3.70	5.56	7.41	9.26	11.11	12.96	14.82	16.67
10	18.52	20.37	22.22	24.08	25.93	27.78	29.63	31.48	33.34	35.19
20	37.04	38.89	40.74	42.60	44.45	46.30	48.15	50.00	51.86	53.71
30	55.56	57.41	59.26	61.12	62.97	64.82	66.67	68.52	70.38	72.23
40	74.08	75.93	77.78	79.64	81.49	83.34	85.19	87.04	88.90	90.75
50	92.60	94.45	96.30	98.16	100.01	101.86	103.71	105.56	107.42	109.27
60	111.12	112.97	114.82	116.68	118.53	120.38	122.23	124.08	125.94	127.79
70	129.64	131.49	133.34	135.20	137.05	138.90	140.75	142.60	144.46	146.31
80	148.16	150.01	151.86	153.72	155.57	157.42	159.27	161.12	162.98	164.83
90	166.68	168.53	170.38	172.24	174.09	175.94	177.79	179.64	181.50	183.35
100	185.20	187.05	188.90	190.76	192.61	194.46	196.31	198.16	200.02	201.87
110	203.72	205.57	207.42	209.28	211.13	212.98	214.83	216.68	218.54	220.39
120	222.24	224.09	225.94	227.80	229.65	231.50	233.35	235.20	237.06	238.91
130	240.76	242.61	244.46	246.32	248.17	250.02	251.87	253.72	255.58	257.43
140	259.28	261.13	262.98	264.84	266.69	268.54	270.39	272.24	274.10	275.95
150	277.80	279.65	281.50	283.36	285.21	287.06	288.91	290.76	292.62	294.47
160	296.32	298.17	300.02	301.88	303.73	305.58	307.43	309.28	311.14	312.99
170	314.84	316.69	318.54	320.40	322.25	324.10	325.95	327.80	329.66	331.51
180	333.36	335.21	337.06	338.92	340.77	342.62	344.47	346.32	348.18	350.03
190	351.88	353.73	355.58	357 44	359.29	361.14	362.99	364.84	366.70	368.55

kt:	200	210	220	230	240	250	260	270	280	290
km/h:	370.40	388.92	407 44	425.96	444.48	463.00	481.52	500.04	518.56	537.08

kt:	300	310	320	330	340	350	360	370	380	390
km/h:	555.60	574.12	592.64	611.16	629.68	648.20	666.72	685.24	703.76	722.28

kt:	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9
km/h:	0.19	0.37	0.56	0.74	0.93	1 11	1.30	1.48	1.67



ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΓΝΩΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

(Βλέπε Κεφάλαιο 3 του παρόντος Παραρτήματος.)

1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΓΝΩΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

1.1 Μορφές και κώδικες

Τα WAFC πρέπει να υιοθετούν ενιαίες μορφές και κώδικες για τη διάθεση προγνώσεων και τροποποιήσεων.

1.2 Προγνώσεις ανωτέρων ανέμων

1.2.1 Οι προγνώσεις ανώτερων ανέμων, θερμοκρασιών ανώτερης ατμόσφαιρας και υγρασίας, ιεύθυνσης, ταχύτητας και επιπέδου πτήσης των μέγιστων ανέμων, επιπέδου πτήσης και θερμοκρασίας της τροπόπαυσης καθώς και των γεωδυναμικών απολύτων υψών των επιπέδων πτήσης πρέπει να προετοιμάζονται τέσσερις φορές την ημέρα από ένα WAFC και πρέπει να ισχύουν για σταθερούς χρόνους των 6, 12, 18, 24, 30, και 36 ωρών μετά το χρόνο (0000, 0600, 1200 και 1800 UTC) των συνοπτικών στοιχείων επί των οποίων βασίστηκαν οι προγνώσεις. Η διανομή κάθε πρόγνωσης πρέπει να γίνεται με την παραπάνω σειρά και πρέπει να ολοκληρώνεται όσο γρηγορότερα είναι τεχνικά εφικτό αλλά όχι αργότερα από 6 ώρες μετά τον καθιερωμένο χρόνο παρατήρησης.

1.2.2 Οι προγνώσεις σημείου εσχάρας που προετοιμάζονται από ένα WAFC θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

α) στοιχεία ανέμου και θερμοκρασίας για τα επίπεδα πτήσεως 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 300 (300 hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa), 450 (150 hPa) *και* 530 (100 hPa),

β) ύψος και θερμοκρασία της τροπόπαυσης,

γ) διεύθυνση, ταχύτητα και ύψος του μέγιστου ανέμου,

δ) στοιχεία υγρασίας για τα επίπεδα πτήσεως 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) *και* 180 (500 hPa), *και*

ε) στοιχεία γεωδυναμικού απόλυτου ύψους για τα επίπεδα πτήσης50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 300 (300 hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa) *και* 450 (150 hPa).

1.2.3 Οι προηγούμενες προγνώσεις σημείου εσχάρας πρέπει να εκδίδονται από ένα WAFC σε μορφή δυαδικού κώδικα χρησιμοποιώντας τη μορφή κώδικα GRIB που καθορίζεται από τον WMO.

Σημείωση.– Η μορφή κώδικα GRIB περιέχεται στην έκδοση No. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος I.2, Μέρος B – Binary Codes.*

1.2.4 Οι προηγούμενες προγνώσεις σημείου εσχάρας πρέπει να προετοιμάζονται από ένα WAFC *σε* σταθερή εσχάρα με οριζόντια ανάλυση της τάξεως των 140 χιλιομέτρων.

Σημείωση.– Τα 140 χιλιόμετρα αντιπροσωπεύουν απόσταση γεωγραφικού πλάτους περίπου 1,25°.

1.3 Πληροφορίες σημαντικού καιρού (SIGWX)

1.3.1 Γενικές διατάξεις

1.3.1.1 Οι προγνώσεις σημαντικών καιρικών φαινομένων διαδρομής πρέπει να προετοιμάζονται ως προγνώσεις SIGWX τέσσερις φορές την ημέρα από τα WAFC *και* πρέπει να ισχύουν για σταθερούς χρόνους σε 24 ώρες μετά την ώρα (0000, 0600, 1200 και 1800 UTC) των συνοπτικών στοιχείωνεπί των οποίων βασίζονται οι προγνώσεις. Η μετάδοση κάθε πρόγνωσης πρέπει να ολοκληρώνεται το ταχύτερο τεχνικώς εφικτό αλλά όχι αργότερα από 11 ώρες μετά το σταθερό χρόνο παρατήρησης.

1.3.1.2 Οι προγνώσεις SIGWX πρέπει να εκδίδονται σε μορφή δυαδικού κώδικα, χρησιμοποιώντας τη μορφή κώδικα BUFR που καθορίζεται από τον WMO.

Σημείωση.– Η μορφή κώδικα BUFR περιέχεται στην έκδοση No. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος I.2, Μέρος B – Binary Codes.*

1.3.2 Τύποι προγνώσεων SIGWX

Οι προγνώσεις SIGWX πρέπει να εκδίδονται ως:

α) προγνώσεις SIGWX μεγάλου ύψους για επίπεδα πτήσης μεταξύ 250 έως 630, και

β) προγνώσεις SIGWX μέσου ύψους για επίπεδα πτήσης μεταξύ 100 έως 250 για περιορισμένες γεωγραφικές περιοχές, όπως καθορίζεται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

1.3.3 Αντικείμενα που περιλαμβάνονται στις προγνώσεις SIGWX

Οι προγνώσεις SIGWX μεγάλου ύψους και μέσου ύψους πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα αντικείμενα:

α) τοπικό κυκλώνα υπό την προϋπόθεση ότι η μέγιστη μέση 10λεπτη ταχύτητα ανέμου επιφανείας αναμένεται να φτάσει ή να υπερβεί τα 63 km/h (34 κόμβους),

β) έντονες γραμμές λαίλαπας,

γ) μέτριες ή ισχυρές αναταράξεις (εντός νεφών ή εν αιθρία),

δ) μέτρια ή ισχυρή παγοποίηση,

ε) εκτεταμένη αμμοθύελλα/κονιορτοθύελλα,

στ) νέφη σωρειτομελανίας που συνοδεύονται από καταιγίδες και από τα α) έως ε),

Σημείωση.– Περιοχές χωρίς νέφη μεταφοράς που συνοδεύονται από μέτριες ή ισχυρές αναταράξεις εντός νεφών ή/και μέτρια ή ισχυρή παγοποίηση πρέπει να περιλαμβάνονται στις προγνώσεις SIGWX.

ζ) επίπεδο πτήσης της τροπόπαυσης,

η) αεροχείμαρροι,

θ) πληροφορίες για τη θέση των ηφαιστειακών εκρήξεων που παράγουν νέφη τέφρας, που είναι σημαντικές *για τις* επιχειρήσεις των αεροσκαφών, και περιλαμβάνουν: το σύμβολο ηφαιστειακής έκρηξης στη θέση του ηφαιστείου και, στο περιθώριο του χάρτη, το σύμβολο ηφαιστειακής έκρηξης, το όνομα του ηφαιστείου, γεωγραφικό πλάτος/μήκος, ημερομηνία και ώρα της πρώτης έκρηξης, εάν είναι γνωστή, και αναφορά στα SIGMET *και* NOTAM ή ASHTAM που εκδόθηκαν για την περιοχή ενδιαφέροντος, και

ι) πληροφορίες για τη θέση τυχαίας αποδέσμευσης ραδιενεργών υλικών στην ατμόσφαιρα, που είναι σημαντικές για τις επιχειρήσεις των αεροσκαφών, και περιλαμβάνουν: το σύμβολο ραδιενέργειας στη θέση του ατυχήματος και, στο περιθώριο του χάρτη, το σύμβολο ραδιενέργειας, γεωγραφικό πλάτος/μήκος της θέσης του ατυχήματος, ημερομηνία και ώρα του ατυχήματος καθώς και υπόμνηση στους χρήστες για να ελέγχουν τα NOTAM για την περιοχή ενδιαφέροντος.

Σημείωση.– Τα αντικείμενα που πρέπει να περιλαμβάνονται σε προγνώσεις SIGWX χαμηλού ύψους (δηλαδή σε επίπεδα πτήσης κατω του 100) περιλαμβάνονται στο Προσάρτημα 5.

1.3.4 Κριτήρια για την αναφορά αντικειμένων στις προγνώσεις SIGWX

Τα ακόλουθα λριτήρια πρέπει να ισχύουν για προγνώσεις SIGWX μεγάλου και μέσου ύψους:

α) τα αντικείμενα α) έως στ) του 1.1.3 πρέπει να περιλαμβάνονται μόνον εάν αναμένεται να συνβούν μεταξύ του χαμηλότερου και υψηλότερου επιπέδου της πρόγνωσης SIGWX,

β) η σύντμηση "CB" πρέπει να περιλαμβάνεται μόνον όταν αναφέρεται στην εμφάνιση ή αναμενόμενη εμφάνιση νεφών σωρειτομελανίας:

1) που επηρεάζει μια περιοχή με μέγιστο χώρο κάλυψης 50 τοις εκατό ή περισσότερο της περιοχής ενδιαφέροντος,
2) κατά μήκος μιας γραμμής με λίγο ή καθόλου χώρο μεταξύ μεμονομένων νεφών, ή
3) περιεχόμενων σε στρώματα νεφών ή αποκρυπτώμενα από ξηρά αχλύ.

γ) η αναφορά του "CB" πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι περιλαμβάνει όλα τα καιρικά φαινόμενα που συνδέονται με τα νέφη σωρειτομελανίας, δηλαδή καταιγίδα, μέτρια ή ισχυρή παγοποίηση, μέτριες ή ισχυρές αναταράξεις και χαλάζι,

δ) όταν μια ηφαιστειακή έκρηξη ή μια τυχαία αποδέσμευση ραδιενεργών υλικών στην ατμόσφαιρα δικαιολογεί την ενσωμάτωση του συμβόλου ηφαιστειακής δραστηριότητας ή του συμβόλου ραδιενέργειας στις προγνώσεις SIGWX, τα σύμβολα πρέπει να περιλαμβάνονται στις προγνώσεις SIGWX μεγάλου και μέσου ύψους ανεξάρτητα από το ύψος στο οποίο αναφέρεται ή αναμένεται να φτάσει η στήλη τέφρας ή το ραδιενεργό υλικό, και

ε) στην περίπτωση σύμπτωσης ή μερικής επικάλυψης των αντικειμένων α), θ) και ι) του 1.3.3, η υψηλότερη προτεραιότητα πρέπει να δίνεται στο αντικείμενο θ), ακολουθούμενο από το αντικείμενο ι) και α). Το αντικείμενο με την υψηλότερη προτεραιότητα πρέπει να τίθεται στη θέση του συμβάντος, και πρέπει να χρησιμοποιείται ένα βέλος για να συνδέει τη θέση του άλλου αντικειμένου με το σχετικό του σύμβολο ή χώρο κειμένου.

2. ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

2.1 Χρήση των προϊόντων WAFS

2.1.1 **Σύσταση.**– *Τα μετεωρολογικά γραφεία αεροδρομίου θα πρέπει να χρησιμοποιούν τα προϊόντα παραγωγής του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής κατά την προετοιμασία της τεκμηρίωσης πτήσης.*

2.1.2 Προκειμένου να εξασφαλισθεί ομοιομορφία και τυποποίηση της τεκμηρίωσης πτήσης, τα λαμβανόμενα στοιχεία WAFS GRIB *και* BUFR πρέπει να αποκωδικοποιούνται σε τυπικούς χάρτες WAFS σύμφωνα με τις συναφείς διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος, και το μετεωρολογικό περιεχόμενο και η αναγνώριση του εκδότη των προγνώσεων WAFS δεν πρέπει να τροποποιούνται.

2.2 Ενημέρωση του WAFC σχετικά με σημαντικές διαφορές

Τα μετεωρολογικά γραφεία που χρησιμοποιούν στοιχεία WAFS BUFR πρέπει να ενημερώνουν το αρμόδιο WAFC αμέσως εάν εντοπιστούν ή αναφερθούν διακεκριμένες διαφορές σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια σε σχέση με τις προγνώσεις WAFS SIGWX:

α) παγοποίηση, αναταράξεις, καταιγίδες που είναι καλυμένες, συχνές, περιεχόμενες σε νέφη ή εμφανιζόμενες σε γραμμή λαίλαπας, καθώς και αμμοθύελλες/κονιορτοθύελλες:

— προσεχώς αναμενόμενη εμφάνιση ή μη εμφάνιση, ή

β) ηφαιστειακές εκρήξεις ή μια τυχαία αποδέσμευση ραδιενεργών υλικών στην ατμόσφαιρα, που είναι σημαντική για τις επιχειρήσεις αεροσκαφών:

— ενσωμάτωση ή αφαίρεση του συμβόλου ηφαιστειακής δραστηριότητας ή του συμβόλου ραδιενέργειας.

Το WAFC που λαμβάνει το τηλεγράφημα πρέπει να επιβεβαιώνει τη λήψη του προς τον εκδότη, μαζί με σύντομο σχόλιο επί της αναφοράς και οποιασδήποτε αναληφθείσας ενέργειας, χρησιμοποιώντας τα ίδια μέσα επικοινωνίας που χρησιμοποιήθηκαν από τον εκδότη.

Σημείωση.– Καθοδήγηση επί της αναφοράς σημαντικών διαφορών παρέχεται στο Manual of Aeronautical Meteorological Practice *(Doc 8896).*

3. ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΤΕΦΡΑΣ (VAAC)

3.1 Συμβουλευτικές πληροφορίες ηφαιστειακής τέφρας

3.1.1 **Σύσταση.**– *Οι συμβουλευτικές πληροφορίες για ηφαιστειακή τέφρα που εκδίδονται σε συντετμημένη απλή γλώσσα, με τη χρήση εγκεκριμένων συντμήσεων και αριθμητικών τιμών του ICAO αυτοεπεξηγούμενης φύσεως, θα πρέπει να είναι σύμφωνα με το περίγραμμα που φαίνεται στον Πίνακα A2-1. Όταν δεν διατίθενται εγκεκριμένες συντμήσεις του ICAO, θα πρέπει να χρησιμοποιείται κείμενο σε απλή Αγγλική γλώσσα, που θα τηρείται στο ελάχιστο.*

3.1.2 **Σύσταση.**– *Οι συμβουλευτικές πληροφορίες ηφαιστειακής τέφρας που αναγράφονται στον Πίνακα A2-1, όταν εκδίδονται σε γραφική μορφή, θα πρέπει να είναι όπως καθορίζεται στο Προσάρτημα 1. Όταν εκδίδονται σε δυαδική μορφή, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η μορφή του κώδικα BUFR.*

Σημείωση.– Η μορφή του κώδικα BUFR περιέχεται στην έκδοση No. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος I.2, Μέρος B – Binary Codes.*

4. ΚΡΑΤΙΚΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΑ ΗΦΑΙΣΤΕΙΩΝ

4.1 Πληροφορίες από Κρατικά παρατηρητήρια ηφαιστείων

Σύσταση.– *Οι πληροφορίες που απαιτείται να σταλούν από Κρατικά παρατηρητήρια ηφαιστείων προς τα αντίστοιχα με αυτά ACC, MWO και VAAC θα πρέπει να περιλαμβάνουν:*

α) για σημαντική ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης: την ημερομηνία/ώρα (UTC) της αναφοράς, το όνομα και, εάν είναι γνωστός, τον αριθμό του ηφαιστείου, την θέση (γεωγραφικό πλάτος/μήκος) και περιγραφή της ηφαιστειακής δραστηριότητας, και

β) για ηφαιστειακή έκρηξη: την ημερομηνία/ώρα (UTC) της αναφοράς και την ώρα της έκρηξης (UTC) εάν διαφέρει από το χρόνο της αναφοράς, το όνομα και, εάν είναι γνωστός, τον αριθμό του ηφαιστείου, τη θέση (γεωγραφικό πλάτος/μήκος), και την περιγραφή της έκρηξης που περιλαμβάνει εάν έχει εκτοξευθεί στήλη τέφρας και, εάν ναι, έναν υπολογισμό του ύψους της στήλης της τέφρας και την έκταση οποιουδήποτε ορατού νέφους ηφαιστειακής τέφρας, κατά τη διάρκεια και μετά την έκρηξη.

Σημείωση.– Η ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης σε αυτό το πλαίσιο σημαίνει ασυνήθη ή/και αυξανόμενη ηφαιστειακή δραστηριότητα η οποία θα μπορούσε να προοιωνίσει μια ηφαιστειακή έκρηξη.

5. ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΡΟΠΙΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝΩΝ (TCAC)

6.1 Συμβουλευτικές πληροφορίες τροπικού κυκλώνα

5.1.1 Οι συμβουλευτικές πληροφορίες για τροπικούς κυκλώνες πρέπει να εκδίδονται για τροπικούς κυκλώνες όταν η μέγιστη μέση 10λεπτη ταχύτητα ανέμου επιφανείας αναμένεται να φτάσει ή να υπερβεί τα 63km/h (34 κόμβους) κατά τη διάρκεια που καλύπτεται συμβουλευτικά.

5.1.2 Οι συμβουλευτικές πληροφορίες για τροπικούς κυκλώνες πρέπει να είναι σύμφωνα με το περίγραμμα που φαίνεται στον Πίνακα A2-2.

5.1.3 **Σύσταση.**– *Όταν εκδίδονται συμβουλευτικές πληροφορίες για τροπικό κυκλώνα σε δυαδική μορφή, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η μορφή του κώδικα BUFR.*

Σημείωση.– Η μορφή του κώδικα BUFR περιέχεται στην έκδοση No. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος I.2, Μέρος B – Binary Codes.*

Πίνακας Α2-1. Περίγραμμα για συμβουλευτικό τηλεγράφημα για ηφαιστειακή τέφρα

Κλειδί: M = υποχρεωτική αναφορά, μέρος κάθε τηλεγραφήματος,
O = προαιρετική αναφορά,
= = μια διπλή γραμμή υποδηλώνει ότι το κείμενο που την ακολουθεί θα πρέπει να τεθεί στην επόμενη γραμμή

Σημείωση 1.– Το εύρος και η ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται σε συμβουλευτικά τηλεγραφήματα για ηφαιστειακή τέφρα φαίνονται στο Προσάρτημα 6, Πίνακας Α6-4.

Σημείωση 2.– Οι επεξηγήσεις για τις συντμήσεις μπορεί να αναζητηθούν στο Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes *(PANS-ABC, Doc 8400).*

Σημείωση 3.– Η ενσωμάτωση του σημείου ":" μετά από τον τίτλο κάθε στοιχείου είναι υποχρεωτική.

Σημείωση 4.– Οι αριθμοί 1 έως 18 περιλαμβάνονται μόνο για σαφήνεια και δεν αποτελούν μέρος του συμβουλευτικού τηλεγραφήματος, όπως φαίνεται στο παράδειγμα.

	Στοιχείο	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*	*Παραδείγματα*
1	Αναγνώριση του τύπου του τηλεγραφήματος (M)	Τύπος τηλεγραφήματος	VA ADVISORY	VA ADVISORY
2	Χρόνος έκδοσης (M)	Έτος, μήνας, ημέρα, ώρα σε UTC σε UTC	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ	DTG: 20000402/0700Z
3	Όνομα του VAAC (M)	Όνομα του VAAC	VAAC: nnnnnnnnnnnn	VAAC: TOKYO
4	Όνομα ηφαιστείου (M)	Όνομα και αριθμός ηφαιστείου IAVCEI[1]	VOLCANO: nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] ή UNKNOWN ή UNNAMED	VOLCANO: USUZAN 805-03 VOLCANO: UNNAMED
5	Τοποθεσία ηφαιστείου (M)	Τοποθεσία ηφαιστείου σε μοίρες και λεπτά	PSN: Nnnnn ή Snnnn Wnnnnn ή Ennnnn ή UNKNOWN ή UNNAMED	PSN: N4230 E14048 PSN: UNKNOWN
6	Κράτος προέλευσης (M)	Κράτος, ή περιοχή εάν η τέφρα δεν αναφέρεται πάνω από Κράτος	AREA. nnnnnnnnnnnnnnnn	AREA: JAPAN
7	Υψόμετρο κορυφής (M)	Υψόμετρο κορυφής σε μ. (ή πόδια)	SUMMIT ELEV: nnnnM (ή nnnnnFT)	SUMMIT ELEV: 732M
8	Αριθμός συμβουλευτικής (M)	Αριθμός συμβουλευτικής: πλήρες έτος και αριθμός τηλεγραφήματος (ξεχωριστή σειρά για κάθε ηφαίστειο)	ADVISORY NR: Nnnn/nnnn	ADVISORY NR: 2000/432
9	Πηγή πληροφοριών (M)	Πηγή πληροφοριών με χρήση ελεύθερου κειμένου	INFO SOURCE: *Ελεύθερο κείμενο μέχρι 32 χαρακτήρες*	INFO SOURCE: GMS-JMA AIREP
10	Χρωματικός κώδικας (O)	Αεροπορικός χρωματικός κώδικας	AVIATION COLOUR CODE: RED ή ORANGE ή YELLOW ή GREEN ή UNKNOWN ή NOT GIVEN ή NIL	AVIATION COLOUR CODE RED
11	Λεπτομέρειες έκρηξης (M)	Λεπτομέρειες έκρηξης (που περιλαμβάνουν ημερομηνία/ώρα της έκρηξης)	ERUPTION DETAILS: *Ελεύθερο κείμενο μέχρι 64 χαρακτήρες* ή UNKNOWN	ERUPTION DETAILS: ERUPTED 20000402/ 0641Z ERUPTION OBS VA TO ABV FL300
12	Χρόνος παρατήρησης της τέφρας	Ημέρα και ώρα (σε UTC) παρατήρησης της ηφαιστειακής τέφρας	OBS VA DTG: nn/nnnnZ	OBS VA DTG: 02/0645Z

13	Παρατηρημένο νέφος τέφρας (M)	Οριζόντια (σε μοίρες και λεπτά) και κατάκόρυφη έκταση κατά το χρόνο παρατήρησης του παρατηρούμενου ή εκτιμώμενου νέφους τέφρας ή, εάν η βάση είναι άγνωστη, η κορυφή του παρατηρούμενου ή εκτιμώμενου νέφους τέφρας, κίνηση του παρατηρούμενου ή εκτιμώμενου νέφους τέφρας	OBS VA CLD:	TOP FLnnn ή SFC/FLnnn ή FLnnn/nnn [nnKM WID LINE[2]BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn][- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]][3] ή TOP FLnnn ή SFC/FLnnn ή FLnnn/nnn MOV N nnKMH (ή KT) ή MOV NE nnKMH (ή KT) ή MOV E nnKMH (ή KT) ή MOV SE nnKMH (ή KT) ή MOV S nnKMH (ή KT) ή MOV SW nnKMH (ή KT) ή MOV W nnKMH (ή KT) ή MOV NW nnKMH (ή KT) [4] VA NOT IDENTIFIABLE FROM SATELLITE DATA WINDS FLnnn/nnn nnn/nn[n] KMH (KT)[4]	OBS VA CLD:	FL150/350 N4230 E14048 – N4300 E14130 – N4246 E14230 – N4232 E14150 – N4230 E14048 SFC/FL 150 MOV NE 25KT FL150/350 MOV E 30KT TOP FL240 MOV W 40KMH
14	Πρόγνωση ύψους και θέσης του νέφους τέφρας (+6 HR) (M)	Ημέρα και ώρα (σε UTC) (6 ώρες από το "Χρόνο παρατήρησης της τέφρας" που δίνεται στο στοιχείο 12), Πρόγνωση ύψους και θέσης (σε μοίρες και λεπτά) για κάθε μάζα νέφους για αυτό το σταθερό χρόνο ισχύος	FCST VA CLD +6HR:	nn/nnnnZ SFC/FLnnn /[FL]nnn [nnKM WID LINE[2]BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn][- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]][3] ή NO VA EXP	FCST VA CLD +6HR:	02/1245Z SFC/FL200 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL200/350 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL350/600 NO VA EXP
15	Πρόγνωση ύψους και θέσης του νέφους τέφρας (+12 HR) (M)	Ημέρα και ώρα (σε UTC) (12 ώρες από το "Χρόνο παρατήρησης της τέφρας" που δίνεται στο στοιχείο 12), Πρόγνωση ύψους και θέσης (σε μοίρες και λεπτά) για κάθε μάζα νέφους για αυτό το σταθερό χρόνο ισχύος	FCST VA CLD +12HR:	nn/nnnnZ SFC ή FLnnn /[FL]nnn [nnKM WID LINE[2]BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn][- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]][3] ή NO VA EXP	FCST VA CLD +12HR:	02/1845Z SFC/FL300 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL300/600 NO VA EXP
16	Πρόγνωση ύψους και θέσης του νέφους τέφρας (+18 HR) (M)	Ημέρα και ώρα (σε UTC) (18 ώρες από το "Χρόνο παρατήρησης της τέφρας" που δίνεται στο στοιχείο 12), Πρόγνωση ύψους και θέσης (σε μοίρες και λεπτά) για κάθε μάζα	FCST VA CLD +18HR:	nn/nnnnZ SFC ή FLnnn /[FL]nnn [nnKM WID LINE[2]BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn][- Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή	FCST VA CLD +18HR:	03/0045Z SFC/FL600 NO VA EXP

		νέφους για αυτό το *σταθερό* χρόνο ισχύος		Ennn[nn]- Nnn[nn] *ή* Snn[nn] Wnnn[nn] *ή* Ennn[nn]- Nnn[nn] *ή* Snn[nn] Wnnn[nn] *ή* Ennn[nn]][3] *ή* NO VA EXP		
17	Παρατηρήσεις (M)	Παρατηρήσεις ,κατά περίπτωση	RMS:	*Ελεύθερο κείμενο μέχρι 256 χαρακτήρες* *ή* NIL	RMS:	ASH CLD CAN NO LONGER BE DETECTED ON SATELLITE IMAGE
18	Επόμενη συμβουλευτική (M)	Έτος, μήνας, ημέρα και ώρα σε UTC	NXT ADVISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ *ή* NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ *ή* NO FURTHER ADVISORIES *ή* WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ	NXT ADVISORY:	20000402/1300Z

Σημειώσεις.–

1. Διεθνής Ένωση Ηφαιστειολογίας και Χημείας του Εσωτερικού της Γης (IAVCEI).
2. Μια ευθεία γραμμή σχεδιασμένη μεταξύ δύο σημείων επί χάρτη μερκατορικής προβολής ή μια ευθεία γραμμή σχεδιασμένη μεταξύ δύο σημείων ή οποία τέμνει τις γραμμές γεωγραφικού μήκους με σταθερή γωνία.
3. Μέχρι 4 επιλεγμένα στρώματα.
4. Εάν αναφέρθηκε τέφρα (π.χ. AIREP) αλλά δεν αναγνωρίζεται από τα στοιχεία του δορυφόρου.

Παράδειγμα A2-1. Συμβουλευτικό τηλεγράφημα για ηφαιστειακή τέφρα

VA ADVISORY

DTG:	20000402/0700Z
VAAC:	TOKYO
VOLCANO:	USUZAN 805-03
PSN:	N4230 E14048
AREA:	JAPAN
SUMMIT ELEV:	732M
ADVISORY NR:	2000/432
INFO SOURCE:	GMS JMA
AVIATION COLOUR CODE:	RED
ERUPTION DETAILS:	ERUPTED 20000402/0614Z ERUPTION OBS ASH TO ABV FL300
OBS VA DTG:	02/0645Z
OBS VA CLD:	FL150/350 N4230 E14048 – N4300 E14130 – N4246 E14230 – N4232 E14150 – N4230 E14048 SFC/FL150 MOV NE 25KT FL150/350 MOV E 30 KT
FCST VA CLD + 6 HR:	02/1245Z SFC/FL200 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL200/350 N4230 E14048 – N4232 E14150– N4238 E14300– N4246 E14230 FL350/600 NO VA EXP
FCST VA CLD + 12 HR:	02/1845Z SFC/FL300 N4230 E14048 – N4232 E14150 – N4238 E14300 – N4246 E14230 FL300/600 NO VA EXP
FCST VA CLD + 18 HR:	03/0045Z SFC/FL600 NO VA EXP
REMARKS:	VA CLD CAN NO LONGER BE DETECTED ON SATELLITE IMAGE
NEXT ADVISORY:	20000402/1300Z

Πίνακας Α2-2. Περίγραμμα για συμβουλευτικό τηλεγράφημα για τοπικούς κυκλώνες

Κλειδί: = = μια διπλή γραμμή υποδηλώνει ότι το κείμενο που την ακολουθεί θα πρέπει να τεθεί στην επόμενη γραμμή

Σημείωση 1.– Το εύρος και η ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται σε συμβουλευτικά τηλεγραφήματα για τροπικούς κυκλώνες φαίνονται στο Προσάρτημα 6, Πίνακας Α6-4.

Σημείωση 2.– Οι επεξηγήσεις για τις συντμήσεις μπορεί να αναζητηθούν στο Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes *(PANS-ABC, Doc 8400).*

Σημείωση 3.– Όλα τα στοιχεία είναι υποχρεωτικά.

Σημείωση 4.– Η ενσωμάτωση του σημείου ":" μετά από τον τίτλο κάθε στοιχείου είναι υποχρεωτική.

Σημείωση 5.– Οι αριθμοί 1 έως 19 περιλαμβάνονται μόνο για σαφήνεια και δεν αποτελούν μέρος του συμβουλευτικού τηλεγραφήματος, όπως φαίνεται στο παράδειγμα.

Στοιχείο	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*	*Παραδείγματα*
1 Αναγνώριση του τύπου του τηλεγραφήματος	Τύπος τηλεγραφήματος	TC ADVISORY	TC ADVISORY
2 Χρόνος έκδοσης	Έτος, μήνας, ημέρα και ώρα έκδοσης σε UTC	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ	DTG: 20040925/1600Z
3 Όνομα του TCAC	Όνομα του TCAC (Ενδείκτης τοπωνυμίας ή πλήρες όνομα)	TCAC: nnnn *ή* nnnnnnnnnn	TCAC: YUFO[1] TCAC: MIAMI
4 Όνομα του τροπικού κυκλώνα	Όνομα του τροπικού κυκλώνα ή "NIL" για τροπικό κυκλώνα χωρίς όνομα	TC: nnnnnnnnnnnn *ή* NIL	TC: GLORIA
5 Αριθμός συμβουλευτικής	Αριθμός συμβουλευτικής: (αρχίζει με "01" για κάθε κυκλώνα)	NR: nn	NR: 01
6 Θέση του κέντρου	Θέση του κέντρου του τροπικού κυκλώνα (σε μοίρες και λεπτά)	PSN: Nnn[nn] *ή* Snn[nn] Wnnn[nn] *ή* Ennn[nn]	PSN: N2706 W07306
7 Διεύθυνση και ταχύτητα κίνησης	Διεύθυνση και ταχύτητα κίνησης που δίνεται σε δεκαέξι σημεία της πυξίδας και km/h (*ή* κόμβους), αντίστοιχα, *ή* αργή κίμηση (< 6 km/h (3 κόμβους)) ή στάσιμη (< 2 km/h (1 κόμβο))	MOV: N nnKMH (*ή* KT) *ή* NNE nnKMH (*ή* KT) *ή* NE nnKMH (*ή* KT) *ή* ENE nnKMH (*ή* KT) *ή* E nnKMH (*ή* KT) *ή* ESE nnKMH (*ή* KT) *ή* SE nnKMH (*ή* KT) *ή* SSE nnKMH (*ή* KT) *ή* S nnKMH (*ή* KT) *ή* SSW nnKMH (*ή* KT) *ή* SW nnKMH (*ή* KT) *ή* WSW nnKMH (*ή* KT) *ή* W nnKMH (*ή* KT) *ή* WNW nnKMH (*ή* KT) *ή* NW nnKMH (*ή* KT) *ή* NNW nnKMH (*ή* KT) *ή* SLW *ή* STNR	MOV: NW 20KMH
8 Κεντρική πίεση	Κεντρική πίεση (σε hPa)	C: nnnHPA	C: 965HPA
9 Μέγιστος άνεμος επιφανείας	Μέγιστος άνεμος επιφανείας πλησίον του κέντρου (μέσος πάνω από 10 λεπτά, σε km/h (ή κόμβους))	MAX WIND: nn[n]KMH (*ή* nn[n]KT)	MAX WIND: 90KMH
10 Πρόγνωση της θέσης του κέν-	Ημέρα και ώρα (σε UTC) (6 ώρες από το	FCST PSN + 6 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] *ή* Snn[nn]	FCST PSN + 6 HR: 25/2200Z N2748 W07350

	τρου (+6 HR)	"DTG" που δίνεται στο στοιχείο 2), Πρόγνωση θέσης (σε μοίρες και λεπτά) του κέντρου του τροπικού κυκλώνα		Wnnn[nn] *ή* Ennn[nn]		
11	Πρόγνωση του μέγιστου ανέμου επιφανείας (+6 HR)	Πρόγνωση του μέγιστου ανέμου επιφανείας (6 ώρες μετά το "DTG" που δίνεται στο στοιχείο 2)	FCST MAX WIND + 6 HR:	nn[n]KMH (*ή* nn[n]KT)]	FCST MAX WIND + 6 HR:	90KMH
12	Πρόγνωση της θέσης του κέν*τρου* (+12 HR)	Ημέρα και ώρα (σε UTC) (12 ώρες από *το* "DTG" που δίνεται στο στοιχείο 2), Πρόγνωση θέσης (σε μοίρες και λεπτά) του κέντρου του τροπικού κυκλώνα	FCST PSN + 12 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] *ή* Snn[nn] Wnnn[nn] *ή* Ennn[nn]	FCST PSN + 12 HR:	26/0400Z N2830 W07430
13	Πρόγνωση του μέγιστου ανέμου επιφανείας (+12 HR)	Πρόγνωση του μέγιστου ανέμου επιφανείας (6 ώρες μετά το "DTG" που δίνεται στο στοιχείο 2)	FCST MAX WIND + 12 HR:	nn[n]KMH (*ή* nn[n]KT)]	FCST MAX WIND + 12 HR:	90KMH
14	Πρόγνωση της θέσης του κέν*τρου* (+18 HR)	Ημέρα και ώρα (σε UTC) (18 ώρες από *το* "DTG" που δίνεται στο στοιχείο 2), Πρόγνωση θέσης (σε μοίρες και λεπτά) του κέντρου του τροπικού κυκλώνα	FCST PSN + 18 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] *ή* Snn[nn] Wnnn[nn] *ή* Ennn[nn]	FCST PSN + 18 HR:	26/1000Z N2852 W07500
15	Πρόγνωση του μέγιστου ανέμου επιφανείας (+18 HR)	Πρόγνωση του μέγιστου ανέμου επιφανείας (18 ώρες μετά το "DTG" *που* δίνεται στο στοιχείο 2)	FCST MAX WIND +18 HR:	nn[n]KMH (*ή* nn[n]kt)	FCST MAX WIND +18 HR:	85KMH
16	Πρόγνωση της θέσης του κέν*τρου* (+24 HR)	Ημέρα και ώρα (σε UTC) (24 ώρες από *το* "DTG" που δίνεται στο στοιχείο 2), Πρόγνωση θέσης (σε μοίρες και λεπτά) του κέντρου του τροπικού κυκλώνα	FCST PSN + 24 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] *ή* Snn[nn] Wnnn[nn] *ή* Ennn[nn]	FCST PSN + 24 HR:	26/1600Z N2912 W07530
17	Πρόγνωση του μέγιστου ανέμου επιφανείας (+24 HR)	Πρόγνωση του μέγιστου ανέμου επιφανείας (24 ώρες μετά το "DTG" *που* δίνεται στο στοιχείο 2)	FCST MAX WIND +24 HR:	nn[n]KMH (*ή* nn[n]kt)	FCST MAX WIND +24 HR:	80KMH
18	Παρατηρήσεις	Παρατηρήσεις, ως απαιτείται	RMS:	*Ελεύθερο κείμενο μέχρι 256 χαρακτήρες* *ή* NIL	RMK.	NIL
19	Αναμενόμενος χρόνος έκδοσης της επόμενης συμβουλευτικής	Αναμενόμενο έτος, μήνας, ημέρα και ώρα (σε UTC) έκδοσης της επόμενης συμβουλευτικής	NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ *ή* NO MSG EXP	NXT MSG:	20040925/2000Z

Σημείωση.–

1. Φανταστική τοποθεσία.

Παράδειγμα A2-2. Συμβουλευτικό τηλεγράφημα για τροπικούς κυκλώνες

TC ADVISORY	
DTG:	19970925/1600Z
TCAC:	YUFO
TC:	GLORIA
NR:	01
PSN:	N2706 W07306
MOV:	NW 20KMH
C:	965HPA
MAX WIND:	90KMH
FCST PSN + 6 HR:	25/2200Z N2748 W07350
FCST MAX WIND + 6 HR:	90KMH
FCST PSN + 12 HR:	26/0400Z N2830 W07430
FCST MAX WIND + 12 HR:	90KMH
FCST PSN + 18 HR:	26/1000Z N2852 W07500
FCST MAX WIND + 18 HR:	85KMH
FCST PSN + 24 HR:	26/1600Z N2912 W07530
FCST MAX WIND + 24 HR:	80KMH
RMK:	NIL
NXT MSG:	19970925/2000Z

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

(Βλέπε Κεφάλαιο 4 του παρόντος Παραρτήματο.)

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1.1 **Σύσταση.**– *Τα μετεωρολογικά όργανα που χρησιμοποιούνται σε ένα αεροδρόμιο θα πρέπει να τοποθετούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να παρέχουν στοιχεία τα οποία είναι αντιπροσωπευτικά της περιοχής για την οποία απαιτούνται οι μετρήσεις.*

Σημείωση.– Οι προδιαγραφές που αφορούν την τοποθέτηση και κατασκευή εξοπλισμού καθώς και τις εγκαταστάσεις στις επιχειρησιακές περιοχές, που σκοπεύουν στη μείωση των κινδύνων για τα αεροσκάφη στο ελάχιστο, περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 14, Τόμος 1, Κεφάλαιο 8.

1.2 **Σύσταση.**– *Τα μετεωρολογικά όργανα στους αεροναυτικούς μετεωρολογικούς σταθμούς θα πρέπει να εκτίθενται, λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις πρακτικές, διαδικασίες και προδιαγραφές που δημοσιεύονται από τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό.*

1.3 **Σύσταση.**– *Οι παρατηρητές σε ένα αεροδρόμιο θα πρέπει να βρίσκονται, στην έκταση που είναι εφικτό, σε τέτοιες θέσεις ώστε να παρέχουν στοιχεία τα οποία είναι αντιπροσωπευτικά της περιοχής για την οποία απαιτούνται οι παρατηρήσεις.*

1.4 **Σύσταση.**– *Όπου ο αυτοματοποιημένος εξοπλισμός αποτελεί μέρος ενός ολοκληρωμένου ημιαυτόματου συστήματος παρατηρήσεων, οι απεικονίσεις των στοιχείων τα οποία διατίθενται στις τοπικές μονάδες ATS θα πρέπει να αποτελούν υποσύνολο και να απεικονίζονται παράλληλα με εκείνα που είναι διαθέσιμα στην τοπική μονάδα της μετεωρολογικής υπηρεσίας. Στις απεικονίσεις αυτές, κάθε μετεωρολογικό στοιχείο θα πρέπει να σχολιάζεται για να αναγνωρίζονται, κατά περίπτωση, οι τοποθεσίες για τις οποίες το στοιχείο είναι αντιπροσωπευτικό.*

2. ΓΕΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

2.1 Μορφή μετεωρολογικών αναφορών

2.1.1 Οι τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, πρέπει να εκδίδονται σε συντετμημένη απλή γλώσσα, σύμφωνα με το περίγραμμα που φαίνεται στον Πίνακα Α3-1.

2.1.2 Τα METAR *και* SPECI πρέπει να εκδίδονται σύμφωνα με το περίγραμμα που φαίνεται στον Πίνακα Α3-2 και να διανέμονται με τις μορφές κώδικα METAR *και* SPECI που καθορίζονται από τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό.

Σημείωση.– Οι μορφές κώδικα METAR και SPECI περιλαμβάνονται στην Έκδοση No. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος 1.1, Μέρος A – Alphanumeric Codes.*

2.1.3 **Σύσταση.**– *Τα METAR και SPECI θα πρέπει να διανέμονται, σύμφωνα με διμερείς συμφωνίες μεταξύ Κρατών που είναι σε θέση να το πράξουν, την μορφή του κώδικα WMO BUFR, επιπλέον της διανομής των METAR και SPECI σύμφωνα με το 2.1.2.*

Σημείωση.– Η μορφή του κώδικα BUFR περιλαμβάνεται στην Έκδοση No. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος 1.2, Μέρος B – Binary Codes.*

2.2 Χρήση του CAVOK

Όταν οι ακόλουθες συνθήκες επικρατούν ταυτόχρονα κατά το χρόνο της παρατήρησης:

α) ορατότητα, 10 χλμ. ή περισσότερο,

Σημείωση.– Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, η ορατότητα αναφέρεται στην τιμή(ές) που θα αναφερθεί σύμφωνα με τα 4.2.4.2 και 4.2.4.3˙ στα METAR και SPECI, η ορατότητα αναφέρεται στην τιμή(ές) που θα αναφερθεί σύμφωνα με το 4.2.4.4.

β) δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας,

γ) δεν υπάρχει σημαντικός καιρός για την αεροπλοΐα όπως δίνεται στα 4.4.2.3 και 4.4.2.4,

οι πληροφορίες για ορατότητα, οπτική απόσταση διαδρόμου, παρόντα καιρό και ποσότητα νεφών, τύπο νεφών και ύψος βάσης νεφών πρέπει να αντικαθίστανται σε όλες τις μετεωρολογικές αναφορές από τον όρο "CAVOK".

2.3 Κριτήρια για την έκδοση τοπικών ειδικών αναφορών και SPECI

2.3.1 Ο κατάλογος των κριτηρίων για την έκδοση τοπικών ειδικών αναφορών πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α) εκείνες τις τιμές οι οποίες αντιστοιχούν πλησιέστερα προς τα επιχειρησιακά ελάχιστα των

αερομεταφορέων που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο,

β) εκείνες τις τιμές που ικανοποιούν άλλες τοπικές απαιτήσεις των μονάδων των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και των αερομεταφορέων,

γ) μια αύξηση της θερμοκρασίας αέρος της τάξεως των 2°C ή περισσότερο από εκείνη που δίνεται στην τελευταία αναφορά, ή μια εναλλακτική τιμή κατωφλίου όπως συμφωνήθηκε μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής, της αρμόδιας αρχής ATS και των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων,

δ) τις διαθέσιμες συμπληρωματικές πληροφορίες που αφορούν την εμφάνιση σημαντικών μετεωρολογικών συνθηκών στις περιοχές προσέγγισης και ανόδου όπως δίνονται στον Πίνακα Α3-1, *και*

ε) εκείνες τις τιμές που συνιστούν κριτήρια για SPECI.

2.3.2 **Σύσταση.**– *Το SPECI θα πρέπει να εκδίδεται οποτεδήποτε συμβαίνουν αλλαγές σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:*

α) όταν η μέση τιμή διεύθυνσης του ανέμου επιφανείας έχει αλλάξει κατά 60° ή περισσότερο από εκείνη που δίνεται στην τελευταία αναφορά, και η μέση ταχύτητα πριν ή/και μετά από την αλλαγή ήταν 20 km/h(10 κόμβοι) ή περισσότερο,

β) όταν η μέση τιμή ταχύτητας του ανέμου επιφανείας έχει αλλάξει κατά 20 km/h (10 κόμβους) ή περισσότερο από εκείνη που δίνεται στην τελευταία αναφορά,

γ) όταν η μεταβολή από τη μέση ταχύτητα ανέμου επιφανείας (ριπές) έχει αυξηθεί κατά 20 km/h (10 κόμβους) ή περισσότερο από εκείνη που δίνεται στην τελευταία αναφορά, και η μέση ταχύτητα πριν ή/και μετά από την αλλαγή ήταν 30 km/h (15 κόμβοι) ή περισσότερο,

δ) όταν ο άνεμος αλλάζει σε τιμές επιχειρησιακής σπουδαιότητας. Οι τιμές κατωφλίου θα πρέπει να καθιερώνονται από τη μετεωρολογική αρχή σε διαβούλευση με την αρμόδια αρχή ATS και τους *ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές του ανέμου οι οποίες θα:*

1) απαιτούν αλλαγή του εν χρήσει διαδρόμου, και

2) δείχνουν ότι οι συνιστώσες ουρίου και πλαγίου ανέμου του διαδρόμου έχουν αλλάξει σε τιμές που αντιπροσωπεύουν τα κύρια επιχειρησιακά όρια για τα τυπικά αεροσκάφη που επιχειρούν στο αεροδρόμιο,

ε) όταν η ορατότητα βελτιώνεται και αλλάζει προς ή διέρχεται μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές, ή όταν η ορατότητα χειροτερεύει και διέρχεται μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές:

1) 800, 1.500 ή 3.000 μ., και

2) 5.000 μ., σε περιπτώσεις όπου διεξάγονται σημαντικοί αριθμοί πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως,

Σημείωση.– Στις τοπικές ειδικές αναφορές, η ορατότητα παραπέμπει στην τιμή(ές) που θα αναφέρεται σύμφωνα με τα 4.2.4.2 και 4.2.4.3˙ στο *SPECI, η ορατότητα παραπέμπει στην τιμή(ές) που θα αναφέρεται σύμφωνα με το 4.2.4.4.*

στ) όταν η οπτική απόσταση διαδρόμου βελτιώνεται και αλλάζει προς ή διέρχεται μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές, ή όταν η οπτική απόσταση *διαδρόμου χειροτερεύει και διέρχεται μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές: 150, 350, 600, ή 800 μ.,*

ζ) όταν συμβαίνει η εκδήλωση, παύση ή μεταβολή της έντασης οποιουδήποτε από τα ακόλουθα καιρικά φαινόμενα ή συνδυασμός αυτών:

— υετός σε υπέρτηξη
— μέσος ή δυνατός υετός (που περιλαμβάνει και έντονους όμβρους αυτού)
— κονιορτοθύελλα
— αμμοθύελλα,

η) όταν συμβαίνει η εκδήλωση ή παύση οποιουδήποτε από τα ακόλουθα καιρικά φαινόμενα ή συνδυασμός αυτών:

— παγοκρύσταλλοι
— παγωμένη ομίχλη
— χαμηλά παρασυρόμενος κονιορτός, άμμος ή χιόνι
— ανυψούμενη σκόνη, άμμος ή χιόνι
— καταιγίδα (με ή χωρίς υετό)
— λαίλαπα
— χοανοειδές νέφος (σίφωνας ξηράς ή θαλάσσιος σίφωνας)

θ) Όταν το ύψος βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών έκτασης BKN ή OVC ανέρχεται και αλλάζει σε ή διέρχεται μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές, ή όταν το ύψος βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών έκτασης BKN ή OVC χαμηλώνει και διέρχεται μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές:

1) 30, 60, 150, ή 300 μ. (100, 200, 500 ή 1.000 πόδια), και

2) 450 μ. (1.500 πόδια), σε περιπτώσεις όπου διεξάγονται σημαντικοί αριθμοί πτήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως,

ι) όταν η ποσότητα στρώματος νεφών κάτω των 450 μ. (1.500 ποδών) αλλάζει:

1) από SKC, FEW ή SCT προς BKN ή OVC, ή

2) από BKN ή OVC προς SKC, FEW ή SCT,

ια) όταν ο ουρανός αποκρύπτεται και η κατακόρυφη ορατότητα βελτιώνεται και αλλάζει ή διέρχεται μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές, ή όταν η κατακόρυφη ορατότητα χειροτερεύει και διέρχεται μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές: 30, 60, 150, ή 300 μ. (100, 200, 500 ή 1.000 πόδια), και

ιβ) οποιαδήποτε άλλα κριτήρια που βασίζονται στα τοπικά επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου, όπως έχουν συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και των αερομεταφορέων.

Σημείωση.– Άλλα κριτήρια που βασίζονται στα τοπικά επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου πρέπει να εξετάζονται παράλληλα με όμοια κριτήρια για την ενσωμάτωση των ομάδων αλλαγής και για την τροποποίηση του TAF που εκπονήθηκε σε ανταπόκριση του Προσαρτήματος 5, 1.3.1 ια).

2.3.3 Όταν η χειροτέρευση ενός καιρικού στοιχείου συνοδεύεται από βελτίωση κάποιου άλλου στοιχείου, πρέπει να εκδίδεται μια απλή SPECI˙ στην περίπτωση αυτή, πρέπει να θεωρείται ως αναφορά χειροτέρευσης.

3. ΔΙΑΝΟΜΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

3.1 METAR και SPECI

3.1.1 Τα METAR και SPECI πρέπει να διανέμονται στις διεθνείς τράπεζες δεδομένων OPMET και στα κέντρα που καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας για τη λειτουργία των αεροναυτικών δορυφορικών συστημάτων διανομής της σταθερής υπηρεσίας, σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

3.1.2 Τα METAR και SPECI πρέπει να διανέμονται σε άλλα αεροδρόμια σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

3.1.3 **Σύσταση.**– *Το SPECI που αντιπροσωπεύει χειροτέρευση των συνθηκών θα πρέπει να διανέμεται αμέσως μετά την παρατήρηση. Το SPECI που αντιπροσωπεύει βελτίωση των συνθηκών θα πρέπει να διανέμεται μόνον αφού η βελτίωση έχει διατηρηθεί επί 10 λεπτά˙ θα πρέπει να τροποποιηθεί πριν από τη διανομή, εάν είναι αναγκαίο, για να δείξει τις συνθήκες που επικρατούν κατά το τέλος αυτής της 10λεπτης περιόδου. Το SPECI που αντιπροσωπεύει χειροτέρευση ενός στοιχείου του καιρού και βελτίωση κάποιου άλλου στοιχείου θα πρέπει να διανέμεται αμέσως μετά την παρατήρηση.*

3.2 Τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές

3.2.1 Οι τοπικές συνήθεις αναφορές πρέπει να μεταδίδονται στις τοπικές μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας και πρέπει να διατίθενται στους αερομεταφορείς και άλλους χρήστες στο αεροδρόμιο.

3.2.2 Οι τοπικές ειδικές αναφορές πρέπει να μεταδίδονται προς τις τοπικές μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας αμέσως μόλις συμβούν οι αναφερόμενες συνθήκες. Πάντως, μετά από συμφωνία μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και της αρμόδιας αρχής ATS, δεν είναι αναγκαίο να εκδίδονται σε σχέση με:

α) οποιοδήποτε στοιχείο για το οποίο υπάρχει στην τοπική μονάδα της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας απεικόνιση που αντιστοιχεί σε εκείνη του μετεωρολογικού σταθμού, και όπου ισχύουν ρυθμίσεις για τη χρήση αυτής της απεικόνισης για την ενημέρωση των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, και

β) την οπτική απόσταση διαδρόμου, όταν όλες οι αλλαγές ενός ή περισσοτέρων βημάτων επί της εν χρήσει κλίμακας αναφοράς αναφέρονται στην τοπική μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας από έναν παρατηρητή επί του αεροδρομίου.

Οι τοπικές ειδικές αναφορές πρέπει επίσης να διατίθενται στους αερομεταφορείς και σε άλλους χρήστες στο αεροδρόμιο.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Εισαγωγική σημείωση.– Τα επιλεγμένα κριτήρια που εφαρμόζονται στις μετεωρολογικές πληροφορίες που αναφέρονται στα 4.1 έως 4.8 για ενσωμάτωση στις αναφορές αεροδρομίου δίνονται σε συνοπτική μορφή στο Συνημμένο Γ.

4.1 Άνεμος επιφανείας

4.1.1 Θέση

4.1.1.1 **Σύσταση.**– *Ο άνεμος επιφανείας θα πρέπει να παρατηρείται σε ύψος περίπου 10 μ. (30 ποδών) πάνω από το διάδρομο(ους).*

4.1.1.2 **Σύσταση.**– *Οι αντιπροσωπευτικές παρατηρήσεις του ανέμου επιφανείας θα πρέπει να επιτυγχάνονται με τη χρήση κατάλληλα τοποθετημένων αισθητήρων. Οι αισθητήρες για παρατηρήσεις ανέμου επιφανείας για τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, θα πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να δίνουν την κάλλιστη πρακτική*

ένδειξη των συνθηκών κατά μήκος του διαδρόμου και των ζωνών επαφής τροχών. Σε αεροδρόμια όπου η τοπογραφία ή οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες προκαλούν σημαντικές διαφορές του άνεμου επιφανείας σε διάφορα τμήματα του διαδρόμου, θα πρέπει να διατίθενται επιπρόσθετοι αισθητήρες.

Σημείωση.– Καθώς, στην πράξη, ο άνεμος επιφανείας δεν μπορεί να μετρηθεί απευθείας επί του διαδρόμου, οι παρατηρήσεις του άνεμου επιφανείας για απογείωση και προσγείωση αναμένεται ότι θα είναι η καλύτερη πρακτική ένδειξη των ανέμων τους οποίους θα αντιμετωπίσει ένα αεροσκάφος κατά την απογείωση και προσγείωση.

4.1.2 Όργανα απεικόνισης

4.1.2.1 Τα όργανα απεικόνισης του ανέμου επιφανείας που σχετίζονται με κάθε αισθητήρα πρέπει να τοποθετούνται στον μετεωρολογικό σταθμό με ανάλογα όργανα απεικόνισης στις αρμόδιες μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα όργανα απεικόνισης στο μετεωρολογικό σταθμό και στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να σχετίζονται με τους ίδιους αισθητήρες, και όπου απαιτούνται ξεχωριστοί αισθητήρες όπως καθορίζεται στο 4.1.1.2, τα όργανα απεικόνισης πρέπει να σημανθούν κατάλληλα προκειμένου να αναγνωρίζεται ο διάδρομος και το τμήμα του διαδρόμου που παρακολουθείται από κάθε αισθητήρα.

4.1.2.2 **Σύσταση.**– *Οι μέσες τιμές, και οι σημαντικές μεταβολές, στη διεύθυνση και ταχύτητα του ανέμου επιφανείας για κάθε αισθητήρα θα πρέπει να εξάγονται και να απεικονίζονται από αυτοματοποιημένο εξοπλισμό.*

4.13 Μεσοτίμηση

4.1.3.1 Η περίοδος μεσοτίμησης για παρατηρήσεις του άνεμου επιφανείας πρέπει να είναι:

α) 2 λεπτά για τις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, καθώς και για τα όργανα απεικόνισης του ανέμου στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και

β) 10 λεπτά για METAR *και* SPECI, εκτός από την περίπτωση που όταν η 10λεπτη περίοδος περιλαμβάνει μια αξιοσημείωτη διακοπή στη διεύθυνση ή/και ταχύτητα του ανέμου, για την επίτευξη μέσων τιμών πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνον τα στοιχεία που λαμβάνουν χώρα από τη στιγμή της διακοπής, και συνεπώς το χρονικό διάστημα σε αυτές τις περιπτώσεις θα πρέπει να είναι αντίστοιχα μειωμένο.

Σημείωση.– Μια αξιοσημείωτη διακοπή συμβαίνει όταν υπάρχει μια απότομη και διαρκής αλλαγή στη διεύθυνση του ανέμου της τάξεως των 30^o ή περισσότερο, με ένταση ανέμου 20 km/h (10 κόμβους) πριν από ή μετά την αλλαγή, ή αλλαγή στην ένταση του ανέμου 20 km/h (10 κόμβους) ή περισσότερο, που διαρκεί τουλάχιστον 2 λεπτά.

4.1.3.2 **Σύσταση.**– *Η περίοδος μεσοτίμησης για τη μέτρηση των μεταβολών από τη μέση ταχύτητα του ανέμου (ριπές) που αναφέρθηκε σύμφωνα με το 4.1.5.2 γ) θα πρέπει να είναι 3 δευτερόλεπτα για τις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, και για τα METAR και SPECI καθώς και για τα όργανα απεικόνισης του ανέμου που χρησιμοποιούνται για να απεικονίζουν τις μεταβολές από τη μέση ταχύτητα του ανέμου (ριπές) στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.*

4.1.4 Ακρίβεια της μέτρησης

Σύσταση.– *Η αναφερόμενη διεύθυνση και ταχύτητα του μέσου ανέμου επιφανείας, καθώς και οι αποκλίσεις από τον μέσο άνεμο επιφανείας, θα πρέπει να πληρούν την επιχειρησιακά επιθυμητή ακρίβεια μέτρησης όπως δίνεται στο Συνημμένο Α.*

4.1.5 Αναφορά

4.1.5.1 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR *και* SPECI, η διεύθυνση και η ταχύτητα του ανέμου επιφανείας πρέπει να αναφέρεται σε διαστήματα 10 μοιρών αληθούς και 1 χιλιομέτρου ανά ώρα (ή 1 κόμβου), αντίστοιχα. Όποια παρατηρούμενη τιμή η οποία δεν ταιριάζει στην εν χρήσει κλίμακα αναφοράς πρέπει να στρογγυλοποιείται στο πλησιέστερο διάστημα της κλίμακας.

4.1.5.2 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR *και* SPECI:

α) οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται για την ταχύτητα του ανέμου πρέπει να αναγράφονται,

β) οι αποκλίσεις από τη μέση διεύθυνση ανέμου κατά τη διάρκεια των τελευταίων 10 λεπτών πρέπει να αναφέρονται ως ακολούθως, εάν η ολική απόκλιση είναι 60^o ή περισσότερο:

1) όταν η ολική απόκλιση είναι 60^o ή περισσότερο και λιγότερο από 180^o και η ταχύτητα ανέμου είναι 6 km/h (3 κόμβοι) ή περισσότερο, αυτές οι μεταβολές στη διεύθυνση πρέπει να αναφέρονται ως οι δύο ακραίες διευθύνσεις μεταξύ των οποίων μεταβάλλεται ο άνεμος επιφανείας,

2) όταν η ολική απόκλιση είναι 60^o ή περισσότερο και λιγότερο από 180^o και η ταχύτητα του ανέμου είναι λιγότερο από 6 km/h (3 κόμβοι), η διεύθυνση του ανέμου πρέπει να αναφέρεται ως μεταβλητή χωρίς μέση διεύθυνση, ή

3) όταν η ολική απόκλιση είναι 180° ή περισσότερο, η διεύθυνση ανέμου πρέπει να αναφέρεται ως μεταβλητή χωρίς μέση διεύθυνση,

γ) οι αποκλίσεις από τη μέση ταχύτητα ανέμου (ριπές) κατά τη διάρκεια των τελευταίων 10 λεπτών πρέπει να αναφέρονται όταν η μέγιστη ταχύτητα ανέμου υπερβαίνει τη μέση ταχύτητα κατά 20 km/h (10 κόμβους) ή περισσότερο,

δ) όταν αναφέρεται ταχύτητα ανέμου λιγότερο από 2 km/h (1 κόμβος), πρέπει να αναφέρεται ως άπνοια,

ε) όταν αναφέρεται ταχύτητα ανέμου 200 km/h (100 κόμβων) ή περισσότερο, πρέπει να αναφέρεται ότι είναι περισσότερο από 199 km/h (99 κόμβους), και

στ) όταν η 10λεπτη περίοδος περιλαμβάνει μια αξιοσημείωτη διακοπή στη διεύθυνση ή/και ταχύτητα του ανέμου, πρέπει να αναφέρονται μόνον οι αποκλίσεις από τη μέση διεύθυνση ανέμου και τη μέση ταχύτητα ανέμου που συμβαίνουν από τη στιγμή της διακοπής.

Σημείωση.– Βλέπε τη σημείωση του 4.1.3.1.

4.1.5.3 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές:

α) εάν ο άνεμος επιφανείας παρατηρείται από περισσότερα του ενός σημείου κατά μήκος του διαδρόμου, τα σημεία για τα οποία οι τιμές αυτές είναι αντιπροσωπευτικές πρέπει να αναφέρονται,

β) όταν είναι εν χρήσει περισσότεροι από ένα διάδρομο και παρατηρείται ο άνεμος επιφανείας που σχετίζεται με τους διαδρόμους αυτούς, πρέπει να δίνονται οι διαθέσιμες τιμές ανέμου για κάθε διάδρομο, και πρέπει να δηλώνονται οι διάδρομοι στους οποίους αναφέρονται οι τιμές,

γ) όταν αναφέρονται αποκλίσεις από τη μέση διεύθυνση ανέμου σύμφωνα με το 4.1.5.2. β) 2), πρέπει να αναφέρονται οι δύο ακραίες διευθύνσεις μεταξύ των οποίων μεταβάλλεται ο άνεμος επιφανείας, και

δ) όταν αναφέρονται αποκλίσεις από τη μέση ταχύτητα ανέμου (ριπές) σύμφωνα με το 4.1.5.2.γ), πρέπει να αναφέρονται ως οι μέγιστες και ελάχιστες τιμές της επιτευχθείσας ταχύτητας ανέμου.

4.1.5.4 Στα METAR και SPECI, όταν αναφέρονται αποκλίσεις από τη μέση ταχύτητα ανέμου (ριπές) σύμφωνα με το 4.1.5.2 γ), πρέπει να αναφέρεται η μέγιστη τιμή ταχύτητας ανέμου που επιτεύχθηκε.

4.2 Ορατότητα

4.2.1 Επιλογή θέσεων

4.2.1.1 **Σύσταση.**– *Όταν χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για τη μέτρηση της ορατότητας, η ορατότητα θα πρέπει να μετράται σε ύψος περίπου 2,5 μ. (7,5 ποδών) πάνω από το διάδρομο.*

4.2.1.2 **Σύσταση.**– *Όταν χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για τη μέτρηση της ορατότητας, οι αντιπροσωπευτικές παρατηρήσεις ορατότητας θα πρέπει να επιτυγχάνονται με τη χρήση κατάλληλα τοποθετημένων αισθητήρων. Οι αισθητήρες για παρατηρήσεις ορατότητας, για τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, θα πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να δίνουν τις κάλλιστες εφικτές ενδείξεις ορατότητας κατά μήκος του διαδρόμου και της ζώνης επαφής τροχών.*

4.2.2 Όργανα απεικόνισης

Σύσταση.– *Όταν χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για τη μέτρηση της ορατότητας, τα όργανα απεικόνισης ορατότητας που σχετίζονται με κάθε αισθητήρα θα πρέπει να τοποθετούνται στο μετεωρολογικό σταθμό με αντίστοιχα όργανα απεικόνισης στις αρμόδιες μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα όργανα απεικόνισης στο μετεωρολογικό σταθμό και τις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να σχετίζονται με τους ίδιους αισθητήρες, και όπου απαιτούνται ξεχωριστοί αισθητήρες όπως καθορίζεται στο 4.2.1, τα όργανα απεικόνισης θα πρέπει να σημαίνονται σαφώς για να αναγνωρίζεται η περιοχή, π.χ. ο διάδρομος και το τμήμα του διαδρόμου, που παρακολουθείται από κάθε αισθητήρα.*

4.2.3 Μεσοτίμηση

Σύσταση.– *Όταν χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για τη μέτρηση της ορατότητας, η ένδειξή τους θα πρέπει να ενημερώνεται τουλάχιστον κάθε 60 δευτερόλεπτα για να επιτρέπει την παροχή τρεχουσών αντιπροσωπευτικών τιμών. Η περίοδος μεσοτίμησης θα πρέπει να είναι:*

α) 1 λεπτό για τις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, καθώς και για τα όργανα απεικόνισης ορατότητας στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και

β) 10 λεπτά για τα METAR και SPECI, εκτός από την περίπτωση που όταν η 10λεπτη περίοδος που προηγείται άμεσα της παρατήρησης περιλαμβάνει μια αξιοσημείωτη διακοπή στην ορατότητα, για την επίτευξη των μέσων τιμών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνον οι τιμές εκείνες που λαμβάνονται μετά τη διακοπή.

Σημείωση.– Μια αξιοσημείωτη διακοπή συμβαίνει όταν υπάρχει μια απότομη και διαρκής αλλαγή στην ορατότητα, που διαρκεί τουλάχιστον 2 λεπτά, η οποία φθάνει ή διέρχεται μέσω των κριτηρίων για την έκδοση αναφορών SPECI που δίνονται στο 2.3.

4.2.4 Αναφορά

4.2.4.1 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR *και* SPECI, η ορατότητα πρέπει να αναφέρεται σε διαστήματα 50 μ. όταν είναι λιγότερο από 800 μ, σε διαστήματα 100 μ. όταν είναι 800 μέτρα και περισσότερο αλλά λιγότερο από 5 χλμ., σε διαστήματα χιλιομέτρου όταν είναι 5 χλμ. ή περισσότερο αλλά λιγότερο από 10 χλμ. και πρέπει να δίνεται ως 10 χλμ. όταν η ορατότητα είναι 10 χλμ. ή περισσότερο, εκτός όταν ισχύουν οι συνθήκες για τη χρήση του CAVOK. Οποιαδήποτε παρατηρούμενη τιμή η οποία δεν ταιριάζει στην εν χρήσει κλίμακα αναφοράς πρέπει να στρογγυλοποιείται προς το πλησιέστερο χαμηλότερο διάστημα της κλίμακας.

Σημείωση.– Οι προδιαγραφές που αφορούν τη χρήση του CAVOK δίνονται στο 2.2.

4.2.4.2 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, η ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου(ων) πρέπει να αναφέρεται μαζί με τις μονάδες μέτρησης.

4.2.4.3 **Σύσταση.**– *Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, όταν χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για τη μέτρηση της ορατότητας:*

α) εάν η ορατότητα παρατηρείται από περισσότερες της μιας θέσης κατά μήκος του διαδρόμου όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 4, 4.6.2.2, οι τιμές που είναι αντιπροσωπευτικές της ζώνης επαφής τροχών θα πρέπει να αναφέρονται πρώτα, ακολουθούμενες, ως απαιτείται, από τις τιμές που είναι αντιπροσωπευτικές του μέσου σημείου και του άκρου πέρατος του διαδρόμου, και θα πρέπει να αναφέρονται οι θέσεις για τις οποίες οι τιμές αυτές είναι αντιπροσωπευτικές, και

β) όταν υπάρχουν περισσότεροι του ενός διαδρόμου εν χρήσει και η ορατότητα παρατηρείται σε σχέση με τους διαδρόμους αυτούς, θα πρέπει να αναφέρονται οι διαθέσιμες τιμές ορατότητας για κάθε διάδρομο, και θα πρέπει να δηλώνονται οι διάδρομοι στους οποίους αναφέρονται οι τιμές.

4.2.4.4 **Σύσταση.**– *Στα METAR και SPECI, η ορατότητα θα πρέπει να αναφέρεται ως επικρατούσα ορατότητα, όπως ορίζεται στο Κεφάλαιο 1. Όταν η ορατότητα δεν είναι η ίδια σε διαφορετικές διευθύνσεις και*

α) όταν η χαμηλότερη ορατότητα είναι διαφορετική από την επικρατούσα ορατότητα, και 1) λιγότερο από 1.500 μ. ή 2) λιγότερο από το 50 τοις εκατό της επικρατούσας ορατότητας και λιγότερο από 5.000 μ.· θα πρέπει επίσης να αναφέρεται η χαμηλότερη παρατηρούμενη ορατότητα και η γενική της κατεύθυνση σε σχέση με το αεροδρόμιο που δηλώνεται με αναφορά σε ένα από τα οκτώ σημεία της πυξίδας. Εάν η χαμηλότερη ορατότητα παρατηρείται σε περισσότερες της μιας κατεύθυνσης, τότε θα πρέπει να αναφέρεται η επιχειρησιακά πλέον σημαντική κατεύθυνση, και

β) όταν η ορατότητα ταλαντεύεται ταχέως, και δεν μπορεί να εκτιμηθεί η επικρατούσα ορατότητα, θα πρέπει να αναφέρεται μόνον η χαμηλότερη ορατότητα, χωρίς ένδειξη διεύθυνσης.

4.2.4.5 **Σύσταση.**– *Στα αυτοματοποιημένα METAR και SPECI, όταν οι αισθητήρες οπατότητας τοποθετούνται με τέτοιο τρόπο που δεν μπορούν να δοθούν αποκλίσεις ως προς τη διεύθυνση, η αναφερόμενη τιμή ορατότητας θα πρέπει να ακολουθείται από τη σύντμηση "NDV".*

4.3 Ορατή απόσταση διαδρόμου

4.3.1 Επιλογή θέσεων

4.3.1.1 **Σύσταση.**– *Η οπτική απόσταση διαδρόμου θα πρέπει να υπολογίζεται σε ύψος περίπου 2,5 μ. (7,5 ποδών) πάνω από το διάδρομο.*

4.3.1.2 **Σύσταση.**– *Η οπτική απόσταση διαδρόμου θα πρέπει να υπολογίζεται σε πλευρική απόσταση από την κεντρική γραμμή του διαδρόμου όχι περισσότερο από 120 μ. Το σημείο για παρατηρήσεις που θα είναι αντιπροσωπευτικές της ζώνης επαφής τροχών θα πρέπει να βρίσκεται περίπου 300 μ. από το κατώφλι και κατά μήκος του διαδρόμου. Τα σημεία για παρατηρήσεις που θα είναι αντιπροσωπευτικές του μέσου σημείου και του άκρου πέρατος του διαδρόμου θα πρέπει να βρίσκονται σε απόσταση από 1.000 έως 1.500 μ. από το κατώφλι και κατά μήκος του διαδρόμου και σε απόσταση περίπου 300 μ. από το άλλο άκρο του διαδρόμου. Η ακριβής θέση των σημείων αυτών και, εάν απαιτείται, τα επιπρόσθετα σημεία θα πρέπει να αποφασίζονται μετά από εξέταση των αεροναυτικών, μετεωρολογικών και κλιματολογικών παραγόντων όπως οι μεγάλοι σε μήκος διάδρομοι, έλη και άλλες επιρρεπείς σε ομίχλη περιοχές.*

4.3.2 Ενόργανα συστήματα

Σημείωση.– Καθώς η ακρίβεια μπορεί να ποικίλει από το ένα σχέδιο οργάνου σε άλλο, τα χαρακτηριστικά επιδόσεων θα πρέπει να ελέγχονται πριν από την επιλογή οργάνου για τον υπολογισμό της RVR. Η βαθμονόμηση ενός μετρητή εμπρόσθιας διασποράς (forward scatter) θα πρέπει να είναι ιχνηλάσιμη και επαληθεύσιμη από ένα πρότυπο ορατόμετρο, η ακρίβεια του οποίου έχει επαληθευθεί για την προτιθέμενη επιχειρησιακή απόσταση. Καθοδήγηση για τη χρήση των ορατόμετρων και των μετρητών εμπρόσθιας διασποράς στα ενόργανα συστήματα RVR παρέχεται στο Manual of Runway Visual Range Observing and Reporting Practices *(Doc 9328).*

4.3.2.1 Τα ενόργανα συστήματα που βασίζονται σε ορατόμετρα ή μετρητές εμπρόσθιας διασποράς πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση της οπτικής απόστασης διαδρόμου σε διαδρόμους που προορίζονται για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης Κατηγορίας II και III.

4.3.2.2 **Σύσταση.**– *Τα ενόργανα συστήματα που βασίζονται σε ορατόμετρα ή μετρητές εμπρόσθιας διασποράς θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση της οπτικής απόστασης διαδρόμου σε διαδρόμους που προορίζονται για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης Κατηγορίας I.*

4.3.3 Όργανο απεικόνισης

4.3.3.1 Όπου η οπτική απόσταση διαδρόμου καθορίζεται από ενόργανα συστήματα, ένα όργανο απεικόνισης ή περισσότερα εάν απαιτείται, πρέπει να εγκαθίσταται στο μετεωρολογικό σταθμό με αντίστοιχα όργανα απεικόνισης, στις αρμόδιες μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα όργανα απεικόνισης στο μετεωρολογικό σταθμό και τις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να συνδέονται με τους ίδιους αισθητήρες, και όπου απαιτούνται ξεχωριστοί αισθητήρες όπως καθορίζεται στο 4.3.1.2, τα όργανα απεικόνισης πρέπει να σημαίνονται σαφώς για να αναγνωρίζεται ο διάδρομος και το τμήμα του διαδρόμου που παρακολουθείται από κάθε αισθητήρα.

4.3.3.2 **Σύσταση.**– *Όπου η οπτική απόσταση διαδρόμου καθορίζεται από ανθρώπους παρατηρητές, αυτή θα πρέπει να αναφέρεται στις αρμόδιες μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οποτεδήποτε υπάρχει μια αλλαγή στην τιμή που θα αναφερθεί σύμφωνα με την κλίμακα αναφοράς (εκτός από όπου έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του 3.2.2 α) ή β)). Η μετάδοση αυτών των αναφορών θα πρέπει κανονικά να ολοκληρώνεται εντός 15 δευτερολέπτων μετά το πέρας της παρατήρησης.*

4.3.4 Μεσοτίμηση

Όπου χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για την εκτίμηση της οπτικής απόστασης διαδρόμου, η ένδειξή τους πρέπει να ενημερώνεται τουλάχιστον κάθε 60 δευτερόλεπτα για να επιτρέψει τη διάθεση των τρεχουσών, αντιπροσωπευτικών τιμών. Ή περίοδος μεσοτίμησης για τις τιμές της οπτικής απόστασης διαδρόμου πρέπει να είναι:

α) 1 λεπτό για τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές καθώς και για όργανα απεικόνισης οπτικής απόστασης διαδρόμου στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, και

β) 10 λεπτά για METAR *και* SPECI, εκτός από την περίπτωση που όταν η 10λεπτη περίοδος που προηγείται άμεσα της παρατήρησης περιλαμβάνει μια σημαντική διακοπή στις τιμές οπτικής απόστασης διαδρόμου, μόνον εκείνες οι τιμές που συμβαίνουν μετά τη διακοπή πρέπει να χρησιμοποιούνται για την επίτευξη των μέσων τιμών.

Σημείωση.– Μια σημαντική διακοπή συμβαίνει όταν υπάρχει απότομη και διαρκής αλλαγή στην οπτική απόσταση διαδρόμου, που διαρκεί τουλάχιστον 2 λεπτά, η οποία φθάνει ή διέρχεται μέσω των κριτηρίων για την έκδοση αναφορών SPECI που δίνονται στο 2.3.2 στ).

4.3.5 Ένταση φωτισμού διαδρόμου

Σύσταση.– *Όταν χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για την εκτίμηση της οπτικής απόστασης διαδρόμου, οι υπολογισμοί θα πρέπει να γίνονται ξεχωριστά για κάθε διαθέσιμο διάδρομο. Η RVR δεν θα πρέπει να υπολογίζεται για ένταση φωτισμού 3 τοις εκατό ή λιγότερο από τη μέγιστη διαθέσιμη ένταση φωτισμού σε ένα διάδρομο. Για τις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, η ένταση φωτισμού που θα χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό θα πρέπει να είναι:*

α) για διάδρομο με τα φώτα αναμμένα, η ένταση φωτισμού που είναι πραγματικά σε χρήση για το διάδρομο αυτό, και

β) για διάδρομο με τα φώτα σβησμένα, (ή στη χαμηλότερη ρύθμιση εν αναμονή της επανάληψης των πτητικών λειτουργιών), η κάλλιστη ένταση φωτισμού που θα ήταν κατάλληλη για επιχειρησιακή χρήση με τις επικρατούσες συνθήκες.

Στα METAR και SPECI, η οπτική απόσταση διαδρόμου θα πρέπει να βασίζεται στη μέγιστη ένταση φωτισμού που διατίθεται στο διάδρομο.

Σημείωση.– Καθοδήγηση για τη μετατροπή των ενδείξεων των οργάνων σε οπτική απόσταση διαδρόμου παρέχονται στο Συνημμένο Δ.

4.3.6 Αναφορά

4.3.6.1 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και στα METAR *και* SPECI, η οπτική απόσταση διαδρόμου πρέπει να αναφέρεται ανά διαστήματα 25 μ. όταν είναι κάτω από 400 μ., ανά διαστήματα 50 μ. όταν είναι μεταξύ 400 και 800 μ. και ανά διαστήματα 100 μ. όταν η οπτική απόσταση διαδρόμου είναι πάνω από 800 μ. Οποιαδήποτε παρατηρούμενη τιμή η οποία δεν ταιριάζει στην εν χρήσει κλίμακα αναφοράς πρέπει να στρογγυλοποιείται προς τα κάτω στο πλησιέστερο διάστημα της κλίμακας.

4.3.6.2 **Σύσταση.**– *Τα πενήντα μέτρα θα πρέπει να θεωρούνται ως το κατώτερο όριο και τα 2.000 μέτρα ως το ανώτερο όριο για την οπτική απόσταση διαδρόμου. Εκτός αυτών των ορίων, οι τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR και SPECI, θα πρέπει απλώς να αναφέρουν ότι η οπτική απόσταση διαδρόμου απόσταση διαδρόμου είναι λιγότερο από 50 μ. ή περισσότερο από 2.000 μ.*

4.3.6.3 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR *και* SPECI:

α) όταν η οπτική απόσταση διαδρόμου είναι πάνω από τη μέγιστη τιμή που μπορεί να προσδιοριστεί από το εν χρήσει σύστημα, πρέπει να αναφέρεται χρησιμοποιώντας τη σύντμηση "ABV" στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, και τη σύντμηση "P" *στα* METAR *και* SPECI, ακολουθούμενη από τη μέγιστη τιμή που μπορεί να προσδιοριστεί από το σύστημα, και

β) όταν η οπτική απόσταση διαδρόμου είναι κάτω από τη ελάχιστη τιμή που μπορεί να προσδιοριστεί από το εν χρήσει σύστημα, πρέπει να αναφέρεται χρησιμοποιώντας τη σύντμηση "BLW" στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, και τη σύντμηση "M" *στα* METAR *και* SPECI, ακολουθούμενη από την ελάχιστη τιμή που μπορεί να προσδιοριστεί από το σύστημα.

4.3.6.4 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές:

α) πρέπει να περιλαμβάνονται οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται,

β) εάν η οπτική απόσταση διαδρόμου παρατηρείται από μια μόνο θέση κατά μήκος του διαδρόμου, δηλαδή τη ζώνη επαφής τροχών, πρέπει να περιλαμβάνεται χωρίς καμιά ένδειξη θέσης,

γ) εάν η οπτική απόσταση διαδρόμου παρατηρείται από περισσότερες της μιας θέσης κατά μήκος του διαδρόμου, η τιμή που είναι αντιπροσωπευτική για τη ζώνη επαφή τροχών πρέπει να αναφέρεται πρώτη, ακολουθούμενη από τις τιμές που είναι αντιπροσωπευτικές του μέσου σημείου και του άκρου πέρατος και πρέπει να αναφέρονται οι θέσεις για τις οποίες οι τιμές αυτές είναι αντιπροσωπευτικές, και

δ) όταν υπάρχουν περισσότεροι από ένα διάδρομο εν χρήσει, πρέπει να αναφέρονται οι διαθέσιμες τιμές οπτικής απόστασης διαδρόμου για κάθε διάδρομο και πρέπει να δηλώνονται οι διάδρομοι στους οποίους αναφέρονται οι τιμές.

4.3.6.5 **Σύσταση.**– *Στα METAR και SPECI:*

α) θα πρέπει να αναφέρεται μόνον η τιμή που είναι αντιπροσωπευτική για τη ζώνη επαφής τροχών και δεν θα πρέπει να δηλώνεται καμιά ένδειξη θέσης επί του διαδρόμου, και

β) όταν υπάρχουν περισσότεροι από ένα διάδρομο διαθέσιμοι για προσγείωση, θα πρέπει να δηλώνονται οι τιμές οπτικής απόστασης διαδρόμου της ζώνης επαφής τροχών για όλους αυτούς τους διαδρόμους, μέχρι το μέγιστο των τεσσάρων, και πρέπει να δηλώνονται οι διάδρομοι στους οποίους αναφέρονται οι τιμές.

4.3.6.6 **Σύσταση.**– *Στα METAR και SPECI όταν χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για τη εκτίμηση της οπτικής απόστασης διαδρόμου, οι μεταβολές της οπτικής απόστασης διαδρόμου κατά τη 10λεπτη περίοδο που προηγείται άμεσα της παρατήρησης θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται ως εξής:*

α) εάν οι τιμές οπτικής απόστασης διαδρόμου κατά τη 10λεπτη περίοδο έχουν δείξει μια καθαρή τάση, τέτοια ώστε η μέση τιμή κατά τα πρώτα 5 λεπτά να διαφέρει κατά 100 μ. ή περισσότερο από τη μέση τιμή κατά τα δεύτερα 5 λεπτά της περιόδου, αυτό θα πρέπει να αναφέρεται. Όταν η μεταβολή των τιμών οπτικής απόστασης διαδρόμου δείχνει ανοδική ή καθοδική τάση, αυτό θα πρέπει να υποδηλώνεται με τη σύντμηση "U" ή "D" αντίστοιχα. Στις περιπτώσεις όπου οι πραγματικές διακυμάνσεις κατά τη 10λεπτη περίοδο δεν δείχνουν καθαρή τάση, αυτό θα πρέπει να υποδηλώνεται χρησιμοποιώντας τη σύντμηση "N". Όταν δεν διατίθενται ενδείξεις τάσης, δεν θα πρέπει να περιλαμβάνονται συντμήσεις, και

β) εάν οι τιμές οπτικής απόστασης διαδρόμου του 1 λεπτού κατά τη διάρκεια της 10λεπτης περιόδου διαφέρουν από τη μέση τιμή περισσότερο από 50 μ. ή περισσότερο από 20 τοις εκατό της μέσης τιμής, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, θα πρέπει να αναφέρονται η ελάχιστη μέση τιμή του 1 λεπτού και η μέγιστη μέση τιμή του 1 λεπτού αντί της 10λεπτης μέσης τιμής. Εάν η 10λεπτη περίοδος που προηγείται άμεσα της παρατήρησης περιλαμβάνει μια αξιοσημείωτη διακοπή στις τιμές οπτικής απόστασης διαδρόμου, μόνον εκείνες οι τιμές που συμβαίνουν μετά τη διακοπή θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την επίτευξη των μεταβολών.

Σημείωση.– Μια σημαντική διακοπή συμβαίνει όταν υπάρχει απότομη και διαρκής αλλαγή στην οπτική απόσταση διαδρόμου, που διαρκεί τουλάχιστον 2 λεπτά, η οποία φθάνει ή διέρχεται μέσω των κριτηρίων για την έκδοση SPECI που δίνονται στο 2.3.2 στ).

4.4 Παρών καιρός

4.4.1 Επιλογή θέσεων

Σύσταση.– *Όταν χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για την παρατήρηση των φαινομένων του παρόντος καιρού που καταγράφονται στα 4.4.2.3 και 4.4.2.5, οι αντιπροσωπευτικές πληροφορίες θα πρέπει να λαμβάνονται με τη χρήση κατάλληλα τοποθετημένων αισθητήρων.*

4.4.2 Αναφορά

4.4.2.1 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, τα παρατηρούμενα φαινόμενα παρόντος καιρού πρέπει να αναφέρονται από τη άποψη τύπου και χαρακτηριστικών και να προσδιορίζονται σε σχέση με την ένταση, κατά περίπτωση.

4.4.2.2 *Στα* METAR *και* SPECI, τα παρατηρούμενα φαινόμενα παρόντος καιρού πρέπει να αναφέρονται από την άποψη τύπου και χαρακτηριστικών και να προσδιορίζονται σε σχέση με την ένταση ή την εγγύτητα προς το αεροδρόμιο, κατά περίπτωση.

4.4.2.3 **Σύσταση.**– *Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR και SPECI, οι ακόλουθοι τύποι φαινομένων παρόντος καιρού θα πρέπει να αναφέρονται, χρησιμοποιώντας τις αντίστοιχες συντμήσεις τους και τα σχετικά κριτήρια, κατά περίπτωση.*

α) Υετός

Ψεκάδες βροχής	*DZ*
Βροχή	*RA*
Χιόνι	*SN*
Κόκκοι χιονιού	*SG*
Σβόλοι πάγου	*PL*
Παγοκρύσταλλοι (πολύ μικροί αιωρούμενοι παγοκρύσταλλοι, γνωστοί επίσης ως διαμαντόσκονη)	*IC*
– Αναφέρονται μόνον όταν η συναφής ορατότητα είναι 5.000 μ. ή λιγότερο.	
Χαλάζι	*GR*
– Αναφέρεται όταν η διάμετρος της μεγαλύτερης χαλαζόπετρας είναι 5 mm ή περισσότερο.	
Μικρή χάλαζα ή/και σβόλοι χιονιού	*GS*
– Αναφέρεται όταν η διάμετρος της μεγαλύτερης χαλαζόπετρας είναι λιγότερο από 5 mm.	

β) Αποκρύψεις (υδρομετέωρα)

Ομίχλη	*FG*
– Αναφέρεται όταν η ορατότητα είναι λιγότερο από 1.000 μ., εκτός όταν προσδιορίζεται από "MI", "BC", "PR", ή "VC" (βλέπε 4..4.2.5 και 4.4.2.6).	
Αχλύς	*BR*
– Αναφέρεται όταν η ορατότητα είναι τουλάχιστον 1.000 μ. αλλά όχι περισσότερο από 5.000 μ.	

γ) Αποκρύψεις (λιθομετέωρα)

– Τα ακόλουθα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνον όταν η απόκρυψη αποτελείται βασικά από λιθομετέωρα και η ορατότητα είναι 5.000 μ. ή λιγότερο εκτός από "SA" όταν προσδιορίζεται από "DR" (βλέπε 4.4.2.5) και ηφαιστειακή τέφρα.

Άμμος	*SA*
Σκόνη (διασκορπισμένη)	*DU*
Ξηρά αχλύς	*HZ*
Καπνός	*FU*
Ηφαιστειακή τέφρα	*VA*

δ) Άλλα φαινόμενα

Σκόνη/στρόβιλοι άμμου (κονιορτοστρόβιλοι)	*PO*
Λαίλαπα	*SQ*
Χοανοειδές νέφος (σίφωνας ξηράς ή θαλάσσιος σίφωνας)	*FC*
Κονιορτοθύελλα	*DS*
Αμμοθύελλα	*SS*

4.4.2.4 **Σύσταση.**– *Στα αυτοματοποιημένα METAR και SPECI, επιπλέον των τύπων του υετού που καταγράφονται υπό το 4.4.2.3 α), θα πρέπει να χρησιμοποιείται η σύντμηση UP για μη αναγνωρισμένο υετό όταν ο τύπος του υετού δεν μπορεί να αναγνωρισθεί από αυτοματοποιημένο σύστημα παρατήρησης.*

4.4.2.5 **Σύσταση.**– *Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR και SPECI, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά των φαινομένων παρόντος καιρού, ως απαιτείται, θα πρέπει να αναφέρονται, χρησιμοποιώντας τις αντίστοιχες συντμήσεις και τα συναφή τους κριτήρια, κατά περίπτωση:*

Καταιγίδα	*TS*

– Χρησιμοποιείται για να αναφερθεί καταιγίδα με υετό σύμφωνα με τα περιγράμματα που φαίνονται στους Πίνακες Α3-1 και Α3-2. Όταν ακούγεται κεραυνός ή εντοπίζεται αστραπή στο αεροδρόμιο κατά τη 10λεπτη περίοδο που προηγείται του χρόνου της παρατήρησης χωρίς να παρατηρείται υετός στο αεροδρόμιο, η σύντμηση "TS" θα πρέπει να χρησιμοποιείται χωρίς προσδιορισμό.

Όμβροι *SH*

– Χρησιμοποιείται για να αναφερθούν όμβροι σύμφωνα με τα περιγράμματα που φαίνονται στους Πίνακες Α3-1 και Α3-2. Οι όμβροι που παρατηρούνται στην περιοχή του αεροδρομίου (βλέπε 4.4.2.6) θα πρέπει να αναφέρονται ως "VCSH" χωρίς προσδιορισμό όσον αφορά τον τύπο ή την ένταση του υετού.

Παγοποίηση *FZ*

– Υδροσταγονίδια ή υετός, που χρησιμοποιούνται με τους τύπους των φαινομένων παρόντος καιρού σύμφωνα με τα περιγράμματα που φαίνονται στους Πίνακες Α3-1 και Α3-2.

Ανυψούμενο *BL*

– Χρησιμοποιείται σύμφωνα με τα περιγράμματα που φαίνονται στους Πίνακες Α3-1 και Α3-2 με τύπους των φαινομένων παρόντος καιρού που υψώνονται από τον άνεμο σε ύψος 2 μ. (6 ποδών) ή περισσότερο πάνω από το έδαφος.

Παρασυρόμενο χαμηλά *DR*

– Χρησιμοποιείται σύμφωνα με τα περιγράμματα που φαίνονται στους Πίνακες Α3-1 και Α3-2 με τύπους των φαινομένων παρόντος καιρού που υψώνονται από τον άνεμο σε ύψος 2 μ. (6 ποδών) ή περισσότερο πάνω από το έδαφος.

Ρηχό *MI*

– Λιγότερο από 2 μ. (6 πόδια) πάνω από το επίπεδο του εδάφους.

Κατά ζώνες *BC*

– Ομίχλη κατά ζώνες που καλύπτει τυχαία το αεροδρόμιο

Μερικό *PR*

– Σημαντικό μέρος του αεροδρομίου καλυμμένο από ομίχλη ενώ το υπόλοιπο είναι καθαρό.

4.4.2.6 **Σύσταση.**– *Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR και SPECI, η σχετική ένταση ή, κατά περίπτωση, η εγγύτητα προς το αεροδρόμιο των αναφερόμενων φαινομένων παρόντος καιρού θα πρέπει να αναφέρεται ως εξής:*

	(τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές)	(METAR και SPECI)
Ήπια	*FBL*	—
Μέτρια	*MOD*	*(καμιά ένδειξη)*
Ισχυρή	*HVY*	+

Χρησιμοποιείται με τύπους φαινομένων παρόντος καιρού σύμφωνα με τα περιγράμματα που φαίνονται στους Πίνακες Α3-1 και Α3-2. Η ελαφρά ένταση θα πρέπει να δηλώνεται μόνο για τον υετό.

Γειτνίαση *VC*

– Μεταξύ περίπου 8 και 16 χιλιομέτρων από το σημείο αναφοράςτου αεροδρομίου και θα χρησιμοποιείται μόνο σε METAR και SPECI με τον παρόντα καιρό σύμφωνα με το περίγραμμα που φαίνεται δτομ Πίνακα Α3-2 όταν δεν αναφέρονται σύμφωνα με το 4.4.2.5.

4.4.2.7 **Σύσταση.**– *Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR και SPECI:*

α) θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μια ή περισσότερες, και μέχρι το μέγιστο των τριών, συντμήσεις του παρόντος καιρού που δίνονται στα 4.4.2.3. και 4.4.2.5, ως απαιτείται, μαζί με μια ένδειξη, όπου κρίνεται κατάλληλο, των χαρακτηριστικών και της έντασης ή γειτνίασης προς το αεροδρόμιο, έτσι ώστε να μεταφέρουν μια πλήρη περιγραφή του παρόντος καιρού που είναι σημαντικός για τις πτητικές λειτουργίες.

β) η ένδειξη της έντασης ή εγγύτητας κατά περίπτωση, θα πρέπει να αναφέρονται πρώτες ακολουθούμενες αντίστοιχα από τα χαρακτηριστικά και τον τύπο των καιρικών φαινομένων.

γ) όπου παρατηρούνται δύο διαφορετικοί τύποι καιρού, αυτοί θα πρέπει να αναφέρονται σε δύο ξεχωριστές ομάδες, όπου ο ενδείκτης της έντασης ή γειτνίασης αναφέρεται στο καιρικό φαινόμενο το οποίο ακολουθεί τον ενδείκτη. Πάντως, οι διαφορετικοί τύποι υετού που επικρατούν κατά την ώρα της παρατήρησης θα πρέπει να αναφέρονται ως μια ομάδα με τον επικρατούντα τύπο υετού αναφερόμενο πρώτο και του οποίου θα προηγείται

μόνο ένα προσδιοριστικό της έντασης το οποίο αναφέρεται στην ένταση του συνολικού υετού.

4.5 Νέφη

4.5.1 Επιλογή θέσεων

Σύσταση.– *Όταν χρησιμοποιούνται ενόργανα συστήματα για τη μέτρηση της ποσότητας των νεφών και του ύψους βάσης νεφών, οι αντιπροσωπευτικές παρατηρήσεις θα πρέπει να επιτυγχάνονται με τη χρήση κατάλληλα τοποθετημένων αισθητήρων. Για τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, στην περίπτωση αεροδρομίων με διαδρόμους προσέγγισης ακριβείας, οι αισθητήρες για την ποσότητα των νεφών και το ύψος βάσης νεφών θα πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε για να δώσουν τις καλύτερες πρακτικά ενδείξεις του ύψους βάσης νεφών και της ποσότητας νεφών στη θέση του μεσαίου σημαντήρα του συστήματος ενόργανης προσγείωσης ή, στα αεροδρόμια όπου δεν χρησιμοποιείται φάρος μεσαίου σημαντήρα, σε μια απόσταση 900 έως 1.200 μ. (3.000 έως 4.000 ποδών) από το κατώφλι προσγείωσης στο άκρο προσέγγισης του διαδρόμου.*

Σημείωση.– Οι προδιαγραφές που αφορούν τη θέση του μεσαίου σημαντήρα ενός συστήματος ενόργανης προσγείωσης δίνονται στο Παράρτημα 10, Τόμος I, Κεφάλαιο 3 και το Συνημμένο Γ, Πίνακας Γ-5.

4.5.2 Όργανο απεικόνισης

Σύσταση.– *Όταν χρησιμοποιείται αυτοματοποιημένος εξοπλισμός για τη μέτρηση του ύψους βάσης νεφών, το όργανο απεικόνισης του ύψους βάσης νεφών θα πρέπει να τοποθετείται στο μετεωρολογικό σταθμό με αντίστοιχη απεικόνιση στις αρμόδιες μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα όργανα απεικόνισης στο μετεωρολογικό σταθμό και τις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να σχετίζονται με τον ίδιο αισθητήρα, και όπου απαιτούνται ξεχωριστοί αισθητήρες όπως καθορίζεται στο 4.5.1, τα όργανα απεικόνισης θα πρέπει να αναγνωρίζουν σαφώς την περιοχή που παρακολουθείται από κάθε αισθητήρα.*

4.5.3 Επίπεδο αναφοράς

Σύσταση.– *Το ύψος βάσης νεφών θα πρέπει κανονικά να αναφέρεται πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου. Όταν είναι σε χρήση ένας διάδρομος προσέγγισης ακριβείας, ο οποίος έχει υψόμετρο κατωφλίου 15 μ. (50 ποδών) ή περισσότερο κάτω από το υψόμετρο του αεροδρομίου, θα πρέπει να γίνουν τοπικές διευθετήσεις ώστε το ύψος βάσης νεφών που αναφέρεται προς τα αφικνούμενα αεροσκάφη θα πρέπει να παραπέμπει στο υψόμετρο του κατωφλίου. Στην περίπτωση αναφορών από υπεράκτιες κατασκευές, το ύψος βάσης νεφών θα πρέπει να δίνεται πάνω από τη μέση στάθμη θαλάσσης.*

4.5.4 Αναφορά

4.5.4.1 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR και SPECI, το ύψος βάσση νεφών πρέπει να αναφέρεται ανά διαστήματα των 30 μ. (100 ποδών) μέχρι τα 3.000 μ. (10.000 πόδια). Οποιαδήποτε παρατηρηθείσα τιμή η οποία δεν ταιριάζει με την εν χρήσει κλίμακα αναφοράς πρέπει να στρογγυλοποιείται προς το χαμηλώτερο πλησιέστερο διάστημα της κλίμακας.

4.5.4.2 **Σύσταση.**– *Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR και SPECI:*

α) η ποσότητα νεφών θα πρέπει να αναφέρεται χρησιμοποιώντας τις συντμήσεις "FEW" (1 έως 2 όγδοα), "SCT" (3 έως 4 όγδοα), "BKN"(5 έως 7 όγδοα) ή "OVC" (8 όγδοα),

β) τα νέφη σωρειτομελανίας και τα νέφη πυργοειδών σωρειτών θα πρέπει να υποδηλώνονται ως "CB" και "TCU", αντίστοιχα,

γ) η κατακόρυφη ορατότητα θα πρέπει να αναφέρεται ανά διαστήματα των 30 μ. (100 ποδών) μέχρι τα 600 μ. (2.000 πόδια),

δ) εάν δεν υπάρχουν νέφη ούτε περιορισμοί στην κατακόρυφη ορατότητα και η σύντμηση "CAVOK" δεν κρίνεται κατάλληλη, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η σύντμηση "SKC",

ε) εάν δεν υπάρχουν νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας, ούτε σωρειτομελανίες και ούτε περιορισμοί στην κατακόρυφη ορατότητα και οι συντμήσεις "CAVOK" και "SKC" δεν κρίνονται κατάλληλες, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί η σύντμηση "NSC",

στ) όταν παρατηρούνται αρκετά στρώματα ή μάζες νεφών επιχειρησιακής σπουδαιότητας, η ποσότητά τους και το ύψος βάση νεφών θα πρέπει να αναφέρονται σε αυξάνουσα τάξη του ύψους βάσης νεφών, και σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

  1) το χαμηλότερο στρώμα ή μάζα, ανεξάρτητα από την ποσότητα θα αναφερθεί ως FEW, SCT, BKN ή OVC κατά περίπτωση,

  2) το επόμενο στρώμα ή μάζα, που καλύπτει περισσότερο από 2/8 θα αναφερθούν ως SCT, BKN ή OVC κατά περίπτωση,

  3) το επόμενο υψηλότερο στρώμα ή μάζα, που καλύπτει περισσότερο από 4/8 θα αναφερθούν ως BKN ή OVC κατά περίπτωση, και

4) τα νέφη σωρειτομελανίας ή/και πυργοειδών σωρειτών, οποτεδήποτε παρατηρούνται και δεν αναφέρονται στα 1) έως 3),

ζ) όταν η βάση νεφών είναι διάχυτη ή ακανόνιστη ή μεταβάλλεται ταχέως, το ελάχιστο ύψος βάσης νεφών, ή τμημάτων νεφών, θα πρέπει να αναφέρεται, και

η) όταν ένα μεμονωμένο στρώμα (μάζα) νεφών αποτελείται από σωρειτομελανίες και νέφη πυργοειδών σωρειτών με κοινή βάση νεφών, ο τύπος του νέφους θα πρέπει να αναφέρεται μόνον ως σωρειτομελανίας.

Σημείωση.– Ο πυργοειδής σωρείτης *υποδηλώνει νέφη συμπυκνωμένων σωρειτών μεγάλης κατακόρυφης ανάπτυξης.*

4.5.4.3 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές:

α) πρέπει να αναφέρονται οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται για το ύψος βάσης νεφών και την κατακόρυφη ορατότητα, και

β) όταν υπάρχουν περισσότεροι από ένα διάδρομο εν χρήσει και τα ύψη βάσης νεφών παρατηρούνται με όργανα για αυτούς τους διαδρόμους, πρέπει να αναφέρονται τα διαθέσιμα ύψη βάσης νεφών για κάθε διάδρομο και πρέπει να υποδηλώνονται οι διάδρομοι στους οποίους αναφέρονται οι τιμές.

4.5.4.4 **Σύσταση.**–*Στα αυτοματοποιηενα METAR και SPECI:*

α) όταν ο τύπος νέφους δεν μπορεί να παρατηρηθεί από το αυτόματο σύστημα παρατήρησης, ο τύπος νέφους σε κάθε ομάδα νεφών θα πρέπει να αντικαθίσταται από το "///", και

β) όταν δεν ανιχνεύονται νέφη από το αυτόματο σύστημα παρατήρησης, θα πρέπει να υποδηλώνεται από τη χρήση της σύντμησης "NCD".

4.6 Θερμοκρασία αέρος και θερμοκρασία σημείου δρόσου

4.6.1 Όργανο απεικόνισης

Σύσταση.– *Όταν χρησιμοποιείται αυτοματοποιημένος εξοπλισμός για τη μέτρηση της θερμοκρασίας αέρος και της θερμοκρασίας σημείου δρόσου, θα πρέπει να τοποθετούνται όργανα απεικόνισης θερμοκρασίας αέρος και θερμοκρασίας σημείου δρόσου στο μετεωρολογικό σταθμό με αντίστοιχα όργανα απεικόνισης στις αρμόδιες μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Τα όργανα απεικόνισης στο μετεωρολογικό σταθμό και τις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να σχετίζονται με τους ίδιους αισθητήρες.*

4.6.2 Αναφορά

4.6.2.1 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR *και* SPECI, η θερμοκρασία αέρος και η θερμοκρασία σημείου δρόσου πρέπει να αναφέρονται σε διαστήματα ολόκληρων βαθμών Κελσίου. Οποιαδήποτε παρατηρούμενη τιμή η οποία δεν ταιριάζει με την εν χρήσει αναφερόμενη κλίμακα, πρέπει να στρογγυλοποιείται στον πλησιέστερο ολόκληρο βαθμό Κελσίου, με τις παρατηρούμενες τιμές που περιέχουν 0.5^o *να στρογγυ*λοποιούνται στον επόμενο υψηλότερο ολόκληρο βαθμό Κελσίου.

4.6.2.2 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR *και* SPECI, πρέπει να αναγνωρίζεται η θερμοκρασία κάτω από 0^o C.

4.7 Ατμοσφαιρική πίεση

4.7.1 Όργανο απεικόνισης

Όταν χρησιμοποιείται αυτοματοποιημένος εξοπλισμός για τη μέτρηση της πίεσης, QNH και, εάν απαιτείται σύμφωνα με το 4.7.3.2 β), QFE τα όργανα απεικόνισης που σχετίζονται με το βαρόμετρο πρέπει να τοποθετούνται στον μετεωρολογικό σταθμό με αντίστοιχα όργανα απεικόνισης στις αρμόδιες μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Όταν απεικονίζονται τιμές QFE για περισσότερους από ένα διάδρομο, όπως καθορίζεται στο 4.7.3.2 δ), τα όργανα απεικόνισης πρέπει να σημαίνονται σαφώς για να αναγνωρίζεται ο διάδρομος στον οποίο αναφέρεται η απεικονιζόμενη τιμή QFE.

4.7.2 Επίπεδο αναφοράς

Σύσταση.– *Το επίπεδο αναφοράς για τον υπολογισμό του QFE θα πρέπει να είναι το υψόμετρο του αεροδρομίου. Για διαδρόμους προσέγγισης μη ακριβείας, τα κατώφλια των οποίων είναι 2 μ. (7 πόδια) ή περισσότερο, κάτω ή πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου, και για διαδρόμους προσέγγισης ακριβείας, η πίεση QFE, εάν απαιτείται, θα πρέπει να παραπέμπει στο συναφές υψόμετρο κατωφλίου.*

4.7.3 Αναφορά

4.7.3.1 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR *και* SPECI, *τα* QNH *και* QFE πρέπει να υπολογίζονται σε δέκατα του hectopascal και να αναφέρεται σε αυτά ανά διαστήματα ολόκληρων hectopascal, χρησιμοποιώντας τέσσερα ψηφία. Οποιαδήποτε παρατηρούμενη τιμή η οποία δεν ταιριάζει με την εν χρήσει

κλίμακα αναφοράς πρέπει να στρογγυλοποιείται προς το πλησιέστερο χαμηλότερο ολόκληρο hectopascal.

4.7.3.2 Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές:

α) πρέπει να περιλαμβάνεται το QNH,

β) πρέπει να περιλαμβάνεται το QFE εάν απαιτείται από τους χρήστες ή, εάν έχει συμφωνηθεί έτσι τοπικά μεταξύ των μετεωρολογικών αρχών και των αρχών των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας καθώς και των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων, επί τακτικής βάσεως,

γ) πρέπει να περιλαμβάνονται οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται για τις τιμές QNH *και* QFE, *και*

δ) εάν απαιτούνται τιμές QFE για περισσότερους από ένα διάδρομο, πρέπει να αναφέρονται οι απαιτούμενες τιμές QFE για κάθε διάδρομο και πρέπει να υποδηλώνονται οι διάδρομοι στους οποίους αναφέρονται οι τιμές.

4.7.3.3 *Στα* METAR *και* SPECI, πρέπει να περιλαμβάνονται μόνον οι τιμές QNH.

4.8 Συμπληρωματικές πληροφορίες

4.8.1 Αναφορά

4.8.1.1 **Σύσταση.**– *Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές και τα METAR και SPECI, τα ακόλουθα πρόσφατα καιρικά φαινόμενα, δηλαδή. καιρικά φαινόμενα που παρατηρούνται στο αεροδρόμιο κατά την περίοδο από την τελευταία εκδοθείσα συνήθη αναφορά ή την τελευταία ώρα, οποιοδήποτε είναι μικρότερο, αλλά όχι κατά το χρόνο της παρατήρησης, θα πρέπει να αναφέρονται, μέχρι το μέγιστο των τριών ομάδων, σύμφωνα με τα περιγράμματα που φαίνονται στους Πίνακες Α3-1 και Α3-2, στις συμπληρωματικές πληροφορίες:*

- *παγωμένος υετός*
- *μέτριος ή ισχυρός υετός (που περιλαμβάνει και όμβρους αυτού),*
- *ανυψούμενο χιόνι*
- *κονιορτοθύελλα, αμμοθύελλα*
- *καταιγίδα*
- *χοανοειδές νέφος (σίφωνας ξηράς ή θαλάσσιος σίφωνας)*
- *ηφαιστειακή τέφρα*

4.8.1.2 **Σύσταση.**– *Στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, οι ακόλουθες σημαντικές μετεωρολογικές συνθήκες, ή συνδυασμοί αυτών, θα πρέπει να αναφέρονται στις συμπληρωματικές πληροφορίες:*

– *νέφη σωρειτομελανίας*	*CB*
– *καταιγίδα*	*TS*
– *μέτριες ή ισχυρές αναταράξεις*	*MOD TURB, SEV TURB*
– *διατμητικός άνεμος*	*WS*
– *χαλάζι*	*GR*
– *ισχυρή γραμμή λαίλαπας*	*SEV SQL*
– *μέτρια ή ισχυρή παγοποίηση*	*MOD ICE, SEV ICE*
– *παγωμένος υετός*	*FZDZ, FZRA*
– *ισχυρά κύματα όρους*	*SEV MTW*
– *κονιορτοθύελλα, αμμοθύελλα*	*DS, SS*
– *ανυψούμενο χιόνι*	*BLSN*
– *χοανοειδές νέφος (σίφωνας ξηράς ή θαλάσσιος σίφωνας)*	*FC*

Η τοποθεσία της καιρικής κατάστασης θα πρέπει να αναφέρεται. Όπου είναι αναγκαίο, θα πρέπει να περιλαμβάνονται επιπρόσθετες πληροφορίες χρησιμοποιώντας συντετμημένη απλή γλώσσα.

4.8.1.3 **Σύσταση.**– *Στα METAR και SPECI, όπου αυτό υπαγορεύεται από τοπικές συνθήκες, θα πρέπει να προστίθενται πληροφορίες για διατμητικό άνεμο.*

Σημείωση.– Οι τοπικές συνθήκες που αναφέρονται στο 4.8.1.3 περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται απαραίτητα σε, διατμητικό άνεμο μη παροδικής φύσεως που θα μπορούσε να συνδεθεί με τις αντιστροφές θερμοκρασίας χαμηλού ύψους ή την τοπογραφία της περιοχής.

4.8.1.4 **Σύσταση.**– *Στα METAR και SPECI, οι ακόλουθες πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις συμπληρωματικές πληροφορίες, σύμφωνα με την περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας:*

α) πληροφορίες για τη θερμοκρασία της επιφάνειας της θαλάσσης και την κατάσταση της θαλάσσης από τους αεροναυτικούς μετεωρολογικούς σταθμούς που είναι εγκαταστημένοι σε υπεράκτιες κατασκευές προς υποστήριξη πτητικών λειτουργιών ελικοπτέρων, και

β) πληροφορίες για την κατάσταση του διαδρόμου που παρέχονται από την αρμόδια αρχή του αεροδρομίου.

Σημείωση 1.– Η κατάσταση της θαλάσσης καθορίζεται στην Έκδοση No. 306 του WMO, Εγχειρίδιο Manual on Codes, *Τόμος 1.1, Μέρος Α – Alphanumeric codes, Code table 3700.*

Σημείωση 2.– Η κατάσταση του καθορίζεται στην Έκδοση No. 306 του WMO, Εγχειρίδιο Manual on Codes, *Τόμος 1.1, Μέρος Α – Alphanumeric codes, Code tables 0366, 0519, 0919 και 1079.*

Πίνακας A3-1. Περίγραμμα για τις τοπικές συνήθεις (MET REPORT) και τοπικές ειδικές (SPECIAL) αναφορές

Κλειδί: M = υποχρεωτική αναφορά, μέρος κάθε τηλεγραφήματος
C = αναφορά υπό όρους, που εξαρτάται από τις μετεωρολογικές συνθήκες
O = προαιρετική αναφορά

Σημείωση 1.– Το εύρος και η ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές φαίνονται στον Πίνακα A3-4 του παρόντος προσαρτήματος.

Σημείωση 2.– Οι επεξηγήσεις για τις συντμήσεις που χρησιμοποιούνται μπορεί να αναζητηθούν στο Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes *(PANS-ABC, Doc 8400).*

Στοιχείο όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 4	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*			*Παραδείγματα*
Αναγνώριση του τύπου αναφοράς (M)	Τύπος αναφοράς	MET REPORT *ή* SPECIAL			MET REPORT SPECIAL
Ενδείκτης τοπωνυμίας (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίας του ICAO (M)	nnnn			YADO[1]
Χρόνος της παρατήρησης (M)	Ημέρα και πραγματική ώρα της παρατήρησης σε UTC	nnnnnnZ			221630Z
Άνεμος επιφανείας (M)	Όνομα του στοιχείου (M)	WIND			WIND 240/15KMH (WIND 240/8KT)
	Διάδρομος (O)[2]	RWY nn[n]			WIND RWY 18 TDZ 190/22KMH (WIND RWY 18 TDZ 190/11KT)
	Τμήμα διαδρόμου (O)[3]	TDZ			
	Διεύθυνση ανέμου (M)	nnn/	VRB BTN nnn/ AND nnn/ *ή* VRB	CALM	WIND VRB4KMH WIND CALM (WIND VRB2KT) WIND VRB BTN 350/ AND 050/4KMH (WIND VRB BTN 350/ AND 050/2KT)
	Ταχύτητα ανέμου (M)	[ABV] n[n][n]KMH (*ή* [ABV] n[n]KT)			WIND 270/ABV 199KMH (WIND 270/ABV 99KT)
	Σημαντικές μεταβολές ταχύτητας (C)[4]	MAX [ABV] nn [n] MNM n [n]			WIND 120/12KMH MAX35 MNM8 (WIND 120/6KT MAX18 MNM4)
	Σημαντικές μεταβολές διεύθυνσης (C)[5]	VRB BTN nnn/ AND nnn/	–		WIND 020/20KMH VRB BTN 350/ AND 070/ (WIND 020/10KT VRB BTN 350/ AND 070/)
	Τμήμα διαδρόμου (O)[3]	MID			WIND RWY 14R MID 140/22KMH (WIND RWY 14R MID 140/11KT)
	Διεύθυνση ανέμου (O)[3]	nnn/	VRB BTN nnn/ AND nnn/ *ή* VRB	CALM	
	Ταχύτητα ανέμου (O)[3]	[ABV] n[n][n]KMH (*ή* [ABV] n[n]KT)			
	Σημαντικές μεταβολές ταχύτητας (C)[4]	MAX [ABV] nn [n] MNM n [n]			
	Σημαντικές μεταβολές διεύθυνσης (C)[5]	VRB BTN nnn/ AND nnn/	—		
	Τμήμα διαδρόμου (O)[3]	END			WIND RWY 27 TDZ 240/32KMH MAX54 MNM20 END 250/28KMH (WIND RWY 27 TDZ 240/16KT MAX27 MNM10 END 250/14KT)
	Διεύθυνση ανέμου (O)[3]	nnn/	VRB BTN nnn/ AND nnn/ *ή* VRB	CALM	
	Ταχύτητα ανέμου (O)[3]	[ABV] n[n][n]KMH (*ή* [ABV] n[n]KT)			
	Σημαντικές μεταβολές ταχύτητας (C)[4]	MAX [ABV] nn [n] MNM n [n]			
	Σημαντικές μεταβολές διεύθυνσης (C)[5]	VRB BTN nnn/ AND nnn/	—		
Ορατότητα (M)	Όνομα του στοιχείου (M)	VIS		CAVOK	VIS 350M CAVOK VIS 7KM VIS 10 KM

Στοιχείο	Λεπτομερές περιεχόμενο	Πρότυπο			Παραδείγματα
	Διάδρομος (O)[2]	RWY nn[n]			VIS RWY 09 TDZ 800M END 1200M
	Τμήμα διαδρόμου (O)[3]	TDZ			
	Ορατότητα (M)	nn[n][n]M ή n[n]KM			
	Τμήμα διαδρόμου (O)[3]	MID			
	Ορατότητα (O)[3]	nn[n][n]M ή n[n]KM			
	Τμήμα διαδρόμου (O)[3]	END			VIS RWY 18 TDZ 6KM RWY 27 TDZ 4000M
	Ορατότητα (O)[3]	nn[n][n]M ή n[n]KM			
RVR (C)[6]	Όνομα του στοιχείου (M)	RVR			RVR RWY 32 400M RVR RWY 20 500M
	Διάδρομος (C)[7]	RWY nn[n]			
	Τμήμα διαδρόμου (C)[8]	TDZ			
	RVR (M)	[ABV ή BLW] nn[n][n]M			RVR RWY 10 BLW 50M RVR RWY 14 ABV 2000M RVR RWY 10 BLW 150M RVR RWY 12 ABV 1200M
	Τμήμα διαδρόμου (C)[8]	MID			RVR RWY 12 TDZ 1100M MID ABV 1400M
	RVR (C)[8]	[ABV ή BLW] nn[n][n]M			
	Τμήμα διαδρόμου (C)[8]	END			RVR RWY 16 TDZ 600M MID 500M END 400M RVR RWY 26 500M RWY 20 800M
	RVR (C)[8]	[ABV ή BLW] nn[n][n]M			
Παρών καιρός (C)[9, 10]	Ένταση παρόντος καιρού (C)[9]	FLB ή MOD ή HVY	—		
	Χαρακτηριστικά και τύπος του παρόντος καιρού (C)[9, 11]	DZ ή *RA* ή SN ή SG ή PL ή DS ή SS ή FZDZ ή FZRA ή SHGR ή SHGS ή SHRA ή SHSN ή TSGR ή TSGS ή TSPL ή TSRA ή TSSN		IC ή FG ή BR ή SA ή DU ή HZ ή FU ή VA ή SQ ή PO ή FC ή TS ή BCFG ή BLDU ή BLSA ή BLSN ή DRDU ή DRSA ή DRSN ή FZFG ή MIFG ή PRFG	MOD RA HZ HVY TSRA FG HVY DZ VA FBL SN MIFG HVY TSRASN FBL SNRA FBL DZ FG HVY SHSN BLSN
Νέφη (M)[12]	Όνομα του στοιχείου (M)	CLD			
	Διάδρομος (O)[2]	RWY nn[n]			
	Νέφωση (M) ή κατακόρυφη ορατότητα (O)[9]	FEW ή SCT ή BKN ή OVC	OBSC	SKC ή NSC	CLD SCT 300M OVC 600M (CLD SCT 1000FT OVC 2000FT) CLD OBSC VER VIS 150M (CLD OBSC VER VIS 500FT) CLD NSC CLD SKC
	Τύπος νεφών (C)[9]	CB ή TCU	—		CLD BKN TCU 270M (CLD BKN TCU 900FT)
	Ύψος βάσης νεφών ή η τιμή της κατακόρυφης ορατότητας (C)[9]	nn[n][n]M (ή nnn[n]FT)	[VER VIS nn[n]M (ή VER VIS nnn[n]FT)		CLD RWY 08 BKN 60M RWY 26 BKN 90M (CLD RWY 08 BKN 200FT RWY 26 BKN 300FT)
Θερμοκρασία αέρος (M)	Όνομα του στοιχείου (M)	T			T17 TMS08
	Θερμοκρασία αέρος (M)	[MS]nn			
Θερμοκρασία σημείου δρόσου (M)	Όνομα του στοιχείου (M)	DP			DP15 DPMS18
	Θερμοκρασία σημείου δρόσου (M)	[MS]nn			
Τιμές πίεσης (M)	Όνομα του στοιχείου (M)	QNH			QNH 0995HPA QNH 1009HPA QNH 1022HPA QFE 1001HPA QNH 0987HPA QFE RWY 18 0956HPA RWY 24 0955HPA
	QNH (M)	nnnnHPA			
	Όνομα του στοιχείου (O)	QFE			
	QFE (O)	[RWY nn[n]] nnnnHPA [RWY nn[n] nnnnHPA]			

Συμπληρωματικές πληροφορίες (C)[9]	Σημαντικά μετεωρολογικά φαινόμενα (C)[9]	CB ή TS ή MOD TURB ή SEV TURB ή WS ή GR ή SEV SQL ή MOD ICE ή SEV ICE ή FZDZ ή FZRA ή SEV MTW ή SS ή DS ή BLSN ή FC[13]					FC IN APCH WS IN APCH 60M-WIND: 360/50KMH WS RWY 12
	Τοποθεσία του φαινομένου (C)[9]	IN APCH [nnnM-WIND nnn/nnKMH] ή IN CLIMB-OUT [nnnM-WIND nnn/nnKMH] (IN APCH [nnnFT-WIND nnn/nnKT] ή IN CLIMB-OUT [nnnFT-WIND nnn/nnKT]) ή RWY nn[n]					
	Πρόσφατος καιρός (C)[9, 10]	REFZDZ ή REFZRA ή REDZ ή RE[SH]RA ή RE[SH]SN ή RESG ή RESHGR ή RESHGS ή REBLSN ή RESS ή REDS ή RETSRA ή RETSSN ή RETSPL ή RETSGR ή RETSGS ή REFC ή REPL ή REVA					REFZRA CB IN CLIMB-OUT RETSRA
Πρόγνωση τάσης (O)[14]	Όνομα στοιχείου (M)	TREND					
	Ενδείκτης αλλαγής (M)[15]	NOSIG	BECMG ή TEMPO				TREND NOSIG TREND BECMG FEW 600M (TREND BECMG FEW 2000M)
	Χρονική περίοδος αλλαγής (C)[9]		FMnnnn *ή/και* TLnnnn ή ATnnnn				
	Άνεμος (C)[9]		nnn/ [ABV] n[n][n]KMH [MAX[ABV]nn[n]] (ή nnn/ [ABV] n[n]KT [MAX[ABV]nn)				TREND TEMPO 250/70KMH MAX 100 (TREND TEMPO 250/35KT MAX 50)
	Ορατότητα (C)[9]		VIS nn[n][n]M ή VIS n[n]KM			C A V O K	TREND BECMG AT1800 VIS 10KM NSW TREND BECMG TL1700 VIS 800M FG TREND BECMG FM1030 TL1130 CAVOK
	Καιρικό φαινόμενο: ένταση (C)[9]		FBL ή MOD ή HVY	—	NSW		TREND TEMPO TL1200 VIS 600M BECMG AT1230 VIS 8KM NSW NSC
	Καιρικό φαινόμενο: χαρακτηριστικά και τύπος (C)[9, 10, 12]		DZ ή RA ή SN ή SG ή PL ή DS ή SS ή FZDZ ή FZRA ή SHGR ή SHGS ή SHRA ή SHSN ή TSGR ή TSGS ή TSPL ή TARA ή TSSN	IC ή FG ή BR ή SA ή DU ή HZ ή FU ή VA ή SQ ή PO ή FC ή TS ή BCFG ή BLDU ή BLSA ή BLSN ή DRDU ή DRSA ή DRSN ή FZFG ή MIFG ή PRFG			TREND TEMPO FM0300 TL0430 MOD FZRA TREND BECMG FM1900 VIS 500M HVY SNRA TREND BECMG FM1100 MOD SN TEMPO FM1130 BLSN
	Όνομα στοιχείου (C)[9]		CLD				
	Νέφωση και κατακόρυφη ορατότητα (C)[9]		FEW ή SCT ή BKN ή OVC	OBCS	SKC ή NSC		TREND BECMG AT1130 CLD OVC 300M (TREND BECMG AT1130 CLD OVC 1000FT)
	Τύπος νεφών (C)[9]		CB ή TCU	—			TREND TEMPO TL1530 HVY SHRA CLD BKN CB 360M (TREND TEMPO TL1530 HVY SHRA CLD BKN CB 1200FT)
	Ύψος βάσης νεφών ή η τιμή της κατακόρυφης ορατότητας (C)[9]		nn[n][n]M (ή nnn[n]FT)	[VER VIS nn[n]M (ή VER VIS nnn[n]FT)			

Σημειώσεις.–

1. Φανταστική τοποθεσία.
2. Προαιρετικές τιμές για έναν ή περισσότερους διαδρόμους.
3. Προαιρετικές τιμές για ένα ή περισσότερα τμήματα διαδρόμων.
4. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.1.5.2 γ).
5. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.1.5.2 β) 1).
6. Να περιλαμβάνεται εάν ορατότητα ή RVR < 1.500 μ.
7. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.3.6.4 δ).
8. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.3.6.4 γ).
9. Να περιλαμβάνεται οποτεδήποτε έχει εφαρμογή.
10. Ένα ή περισσότερα, μέχρι το μέγιστο των τριών ομάδων σύμφωνα με τα 4.4.2.7, 4.8.1.1 και Προσάρτημα 5, 2.2.4.3.
11. Τύποι υετού που καταγράφονται στο 4.4.2.3 α) μπορεί να συνδυαστούν σύμφωνα με το 4.4.2.7 και το Προσάρτημα 5, 2.2.4.2. Μόνο μέτριος ή έντονος υετός να περιλαμβάνεται στις προγνώσεις τάσεων σύμφωνα με το Προσάρτημα 5, 2.2.4.2.
12. Μέχρι τέσσερα στρώματα νεφών σύμφωνα με το 4.5.4.2 ε).
13. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί συντετμημένη απλή γλώσσα σύμφωνα με το 4.8.1.2.
14. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 6, 6.3.2.
15. Οι ενδείκτες αριθμού αλλαγών να τηρούνται στο ελάχιστο σύμφωνα με το Προσάρτημα 5, 2.2.1, κανονικά χωρίς να υπερβαίνουν τις τρεις ομάδες.

Πίνακας A3-2. Περίγραμμα για METAR και SPECI

Κλειδί: M = υποχρεωτική αναφορά, μέρος κάθε τηλεγραφήματος
C = αναφορά υπό όρους, που εξαρτάται από τις μετεωρολογικές συνθήκες ή τη μέθοδο παρατήρησης
O = προαιρετική αναφορά

Σημείωση 1.– Το εύρος και η ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στα METAR και SPECI φαίνονται στον Πίνακα A3-5 του παρόντος προσαρτήματος.

Σημείωση 2.– Οι επεξηγήσεις για τις συντμήσεις που χρησιμοποιούνται μπορεί να αναζητηθούν στο Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes *(PANS-ABC, Doc 8400).*

Στοιχείο όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 4	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*				*Παραδείγματα*
Αναγνώριση του τύπου αναφοράς (M)	Τύπος αναφοράς (M)	METAR, METAR COR, SPECI ή SPECI COR				METAR METAR COR SPECI
Ενδείκτης τοπωνυμίας (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίας του ICAO (M)	nnnn				YADO[1]
Χρόνος της παρατήρησης (M)	Ημέρα και πραγματική ώρα της παρατήρησης σε UTM (M)	nnnnnnZ				221630Z
Αναγνώριση μιας αυτοματοποιημένης ή ελλείπουσας αναφοράς (M)	Αναγνωριστικό αυτοματοποιημένης ή ελλείπουσας αναφοράς (C)	AUTO ή NIL				AUTO NIL
ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ METAR ΕΑΝ ΛΕΙΠΕΙ Η ΑΝΑΦΟΡΑ.						
Άνεμος επιφανείας (M)	Διεύθυνση ανέμου (M)	nnn	VRB			24015KMH VRB4KMH (24008KT) (VRB2KT) 19022KMH (19011KT) 00000KMH (00000KT) 140P199KMH (140P99KT)
	Ταχύτητα ανέμου (M)	[P] nn[n]				
	Σημαντικές μεταβολές ταχύτητας (C)[3]	G[P] nn[n				12012G35KMH (12006G18KT) 24032G54KMH (24016G27KT)
	Μονάδες μέτρησης (M)	KMH (ή KT)				
	Σημαντικές μεταβολές διεύθυνσης (C)[4]	nnnVnnn	—			02020KMH 350V070 (02010KT 350V070)
Ορατότητα (M)	Επικρατούσα ή ελάχιστη ορατότητα (M)[5]	nnnn			C A V O K	0350 CAVOK 7000NDV 9999
	Ορατότητα μιας κατεύθυνσης (C)[6]	NDV				0800
	Ελάχιστη ορατότητα (C)[7]	nnnn				2000 1200nw
	Κατεύθυνση της ελάχιστης ορατότητας (C)[7]	N ή NE ή E ή SE ή S ή SW ή W ή NW				6000 2800e
RVR (C)[8]	Όνομα του στοιχείου (M)	R				R32/0400
	Διάδρομος (M)	nn[n]/				R10/M0050 R14L/P2000
	RVR (M)	[P ή M] nnnn				R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450
	Μεταβολές της RVR (C)[9]	V[P ήM] nnnn				R20/0700V1200 R19/0350VP1200
	Προηγούμενη τάση της RVR (C)[10]	U, D ή N				R12/1100U R26/0550N R20/0800D R09/0375V0600U R10/M0150V0500D
Παρών καιρός (C)[2, 11]	Ένταση ή προσέγγιση παρόντος καιρού (C)[12]	– ή +	—	VC		

	Χαρακτηριστικά και τύπος του παρόντος καιρού (M)[13]	DZ ή *RA* ή SN ή SG ή PL ή DS ή SS ή FZDZ ή FZRA ή FZUP ή SHGR ή SHGS ή SHRA ή SHSN ή TSGR ή TSGS ή TSPL ή TSRA ή TSSN ή UP[6]	IC ή FG ή BR ή SA ή DU ή HZ ή FU ή VA ή SQ ή PO ή FC ή TS ή BCFG ή BLDU ή BLSA ή BLSN ή DRDU ή DRSA ή DRSN ή FZFG ή MIFG ή PRFG	FG ή PO ή *FC* ή DS ή SS ή TS ή SH ή BLSN ή BLSA ή BLDU ή VA		RA HZ VCFG +TSRA FG VCSH +DZ VA VCTS –SN MIFG VCBLSA +TSRASN –SNRA DZ FG +SHSN BLSN UP FZUP
Νέφη (M)[14]	Νέφωση και ύψος βάσης νεφών ή κατακόρυφη ορατότητα (M)	FEWnnn ή SCTnnn ή BKNnnn ή OVCnnn	VVnnn ή VV///	SKC ή NSC ή NCD[6]		FEW015 VV005 SKC OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN025///
	Τύπος νεφών (C)[2]	CB ή TCU ή ///	—			BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB
Θερμοκρασία αέρος και σημείου δρόσου (M)	Θερμοκρασίες αέρος και σημείου δρόσου (M)	[M]mm/[M]nn				17/10 02/M08 M01/M10
Τιμές πίεσης (M)	Όνομα του στοιχείου (M)	Q				Q0995 Q1009 Q1022 Q0987
	QNH (M)	nnnn				
Συμπληρωματικές πληροφορίες (C)	Πρόσφατος καιρός (C)[2, 11]	REFZDZ ή REFZRA ή REDZ ή RE[SH]RA ή RE[SH]SN ή RESG ή RESHGR ή RESHGS ή REBLSN ή RESS ή REDS ή RETSRA ή RETSSN ή RETSPL ή RETSGR ή RETSGS ή REFC ή REVA ή REPL ή REUP				REFZRA RETSRA
	Διατμητικός άνεμος (C)[2]	WS RWYnn[n] ή WS ALL RWY				WS RWY03 WS ALL RWY
	Θερμοκρασία επιφανείας θαλάσσης και κατάσταση θαλάσσης (C)[15]	W[M]nn/Sn				W15/S2
	Κατάσταση του διαδρόμου (C)[16] — Δηλωτικό διαδρόμου (M)	nn			SNOCLO	99421594 SNOCLO 14CLRD//
	Κατάσταση του διαδρόμου — Εναποθέσεις διαδρόμου (M)	n ή /		CLRD//		
	Κατάσταση του διαδρόμου — Έκταση των καταλοίπων διαδρόμου (M)	n ή /				
	Κατάσταση του διαδρόμου — Βάθος εναποθέσεων (M)	nn ή //				
	Κατάσταση του διαδρόμου — Συντελεστής τριβής ή ενέργεια πέδησης (M)	nn ή //				
Πρόγνωση τάσης (O)[17]	Ενδείκτης αλλαγής (M)[18]	NOSIG	BECMG ή TEMPO			NOSIG BECMG FEW020
	Χρονική περίοδος αλλαγής (C)[2]		FMnnnn *ή/και* TLnnnn ή ATnnnn			
	Άνεμος (C)[2]		nnn[P]nn[n][G [P]nn[n]]KMH (ή nnn[P]nn[G[P] nn]KT)			TEMPO 25070G100KMH (TEMPO 25035G50KT)
	Επικρατούσα ορατότητα (C)[2]		nnnn		CAVOK	BECMG FM1030 TL1130 CAVOK BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9000 NSW BECMG FM1900 0500 +SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN TEMPO FM0330 TL0430 FZRA

	Καιρικό φαινόμενο: ένταση (C)[12]		– ή +	—	N S W		
	Καιρικό φαινόμενο: χαρακτηριστικά και τύπος (C)[2, 11, 13]		DZ ή RA ή SN ή SG ή PL ή DS ή SS ή FZDZ ή FZRA ή SHGR ή SHGS ή SHRA ή SHSN ή TSGR ή TSGS ή TSPL ή TSRA ή TSSN	IC ή FG ή BR ή SA ή DU ή HZ ή FU ή VA ή SQ ή PO ή FC ή TS ή BCFG ή BLDU ή BLSA ή BLSN ή DRDU ή DRSA ή DRSN ή FZFG ή MIFG ή PRFG			
	Νέφωση και ύψος βάσης νεφών ή κατακόρυφη ορατότητα (C)[2]		FEWnnn ή SCTnnn ή BKNnnn ή OVCnnn	Wnnn ή *W*	S K C ή N S C		TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC BECMG AT1130 OVC010
	Τύπος νεφών (C)[2]		CB ή TCU	—			TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB

Σημειώσεις.–

1. Φανταστική τοποθεσία.
2. Να περιλαμβάνεται οποτεδήποτε έχει εφαρμογή.
3. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.1.5.2 γ).
4. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.1.5.2 β) 1).
5. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.2.4.4 β).
6. Μόνο για αυτοματοποιημένες αναφορές.
7. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.2.4.4 α).
8. Να περιλαμβάνεται εάν ορατότητα ή RVR < 1.500μ. Για το μέγιστο τεσσάρων διαδρόμων σύμφωνα με το 4.3.6.5 β).
9. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.3.6.6 β).
10. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 4.3.6.6 α).
11. Ένα ή περισσότερα, μέχρι το μέγιστο των τριών ομάδων σύμφωνα με τα 4.4.2.7, 4.8.1.1 και Προσάρτημα 5, 2.2.4.2.
12. Να περιλαμβάνεται οποτεδήποτε έχει εφαρμογή. Δεν υπάρχει προσδιοριστική λέξη για μέτρια ένταση σύμφωνα με το 4.4.2.6.
13. Τύποι υετού που καταγράφονται στο 4.4.2.3 α) μπορεί να συνδυαστούν σύμφωνα με το 4.4.2.7 και το Προσάρτημα 5, 2.2.4.2. Μόνο μέτριος ή έντονος υετός να περιλαμβάνεται στις προγνώσεις τάσεων σύμφωνα με το Προσάρτημα 5, 2.2.4.2.
14. Μέχρι τέσσερα στρώματα νεφών σύμφωνα με το 4.5.4.2 ε).
15. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα το 4.8.1.5 α).
16. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα το 4.8.1.5 *β*).
17. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα το Κεφάλαιο 6, 6.3.2.
18. Οι ενδείκτες αριθμού αλλαγών να τηρούνται στο ελάχιστο σύμφωνα με το Προσάρτημα 5, 2.2.1, κανονικά χωρίς να υπερβαίνουν τις τρεις ομάδες.

Πίνακας A3-3. Χρήση ενδεικτών αλλαγής στις προβλέψεις τάσεων

Ενδείκτης αλλαγής	*Ενδείκτης ώρας και χρονικής περιόδου*	*Έννοια*	
NOSIG	—	δεν προβλέπονται σημαντικές αλλαγές	
BECMG	$FMn_1n_1n_1n_1$ $TLn_2n_2n_2n_2$	η αλλαγή προβλέπεται να	αρχίσει στις $n_1n_1n_1n_1$ UTC και να ολοκληρωθεί έως τις $n_2n_2n_2n_2$ UTC
	TLnnnn		αρχίσει στην αρχή της χρονικής περιόδου πρόγνωσης τάσεων και να ολοκληρωθεί έως τις nnnn UTC
	FMnnnn		αρχίσει στις nnnn UTC και να ολοκληρωθεί έως το τέλος της χρονικής περιόδου πρόγνωσης τάσεων
	ATnnnn		συμβεί στις nnnn UTC (καθορισμένη ώρα)
	—		α) αρχίσει στην αρχή της χρονικής περιόδου πρόγνωσης τάσεων και να ολοκληρωθεί έως το τέλος της χρονικής περιόδου πρόγνωσης τάσεων, ή β) η ώρα είναι ασαφής
TEMPO	$FMn_1n_1n_1n_1$ $TLn_2n_2n_2n_2$	οι προσωρινές διακυμάνσεις προβλέπεται να	αρχίσουν στις $n_1n_1n_1n_1$ UTC και να σταματήσουν έως *τις* $n_2n_2n_2n_2$ UTC
	TLnnnn		αρχίσουν στην αρχή της χρονικής περιόδου πρόγνωσης τάσεων και να σταματήσουν έως τις nnnn UTC
	FMnnnn		αρχίσουν στις nnnn UTC και να σταματήσουν έως το τέλος της χρονικής περιόδου πρόγνωσης τάσεων
	—		αρχίσουν στην αρχή της χρονικης περιόδου πρόγνωσης τάσεων και να σταματήσουν έως το τέλος της χρονικης περιόδου πρόγνωσης τάσεων

Πίνακας Α3-4. Εύρος και ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στις τοπικές αναφορές

Στοιχείο όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 4		*Εύρος*	*Ανάλυση*
Διάδρομος:		01 – 36	1
Διεύθυνση ανέμου:	°αληθείς	010 – 360	10
Ταχύτητα ανέμου	KMH KT	1 – 399* 1 – 199*	1 1
Ορατότητα:	M M KM	0 – 800 800 – 5.000 5 – 10	50 100 1
RVR:	M M M	0 – 400 400 – 800 800 – 2.000	25 50 100
Κατακόρυφη ορατότητα	M FT	0 – 600 0 – 2.000	30 100
Νέφη: ύψος βάσης νεφών	M FT	0 – 3.000 0 – 10.000	30 100
Θερμοκρασία αέρος, Θερμοκρασία σημείου δρόσου:	°C	–80 – +60	1
QNH, QFE:	hPa	0500 – 1.100	1

* Δεν υπάρχει αεροναυτική απαίτηση να αναφερθούν οι ταχύτητες ανέμου επιφανείας 200 km/h (100 kt) ή περισσότερο. Όμως, έχει γίνει πρόβλεψη για αναφορά ταχυτήτων ανέμου έως 399 km/h (199kt) για μη αεροναυτικούς σκοπούς, κατά περίπτωση.

Πίνακας Α3-5. Εύρος και ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στα METAR και SPECI

Στοιχείο όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 4			*Εύρος*	*Ανάλυση*
Διάδρομος:		(χωρίς μονάδες)	01 – 36	1
Διεύθυνση ανέμου:		°αληθείς	000 – 360	10
Ταχύτητα ανέμου		KMH KT	00 – 399* 00 – 199*	1 1
Ορατότητα:		M M M M	0000 – 0800 0800 – 5.000 5.000 – 9.000 9.000 – 9.999	50 100 1.000 999
RVR: :		M M M	0000 – 0400 0400 – 0800 0800 – 2.000	25 50 100
Κατακόρυφη ορατότητα		30 M (100 FT)	000 – 020	1
Νέφη: ύψος βάσης νεφών		30 M (100 FT)	000 – 10	1
Θερμοκρασία αέρος, Θερμοκρασία σημείου δρόσου:		°C	-80 – +60	1
QNH:		hPa	0850 – 1.100	1
Θερμοκρασία επιφανείας θαλάσσης:		°C	-10 – +40	1
Κατάσταση θαλάσσης:		(χωρίς μονάδες)	0 – 9	1
Κατάσταση του διαδρόμου	Διεύθυνση διαδρόμου:	(χωρίς μονάδες)	01 – 36, 51 – 88, 99	1
	Συσσωρεύσεις διαδρόμου:	(χωρίς μονάδες)	0 – 9	1
	Έκταση μόλυνσης διαδρόμου:	(χωρίς μονάδες)	1, 2, 5, 9	—
	Βάθος της συσσώρευσης:	(χωρίς μονάδες)	00 – 90, 92 – 99	1
	Συντελεστής τριβής/ενέργεια πέδησης:	(χωρίς μονάδες)	00 – 95, 99	1

* Δεν υπάρχει αεροναυτική απαίτηση να αναφερθούν οι ταχύτητες ανέμου επιφανείας 200 km/h (100 kt) ή περισσότερο. Όμως, έχει γίνει πρόβλεψη για αναφορά ταχυτήτων ανέμου έως 399 km/h (199kt) για μη αεροναυτικούς σκοπούς, κατά περίπτωση.

Παράδειγμα Α3-1. Συνήθης αναφορά

α) *Τοπική συνήθης αναφορά (ίδια τοποθεσία και καιρικές συνθήκες όπως στο METAR):*

MET REPORT YUDO 221630Z WIND 240/15KMH VIS 600M RVR RWY 12 TDZ 1000M MOD DZ FG CLD SCT 300M OVC 600M T17 DP16 QNH 1018 HPA TREND BECMG TL1700 VIS 800M FG BECMG AT1800 VIS 10KM NSW

β) *METAR για το YUDO (Donlon/International)*:*

METAR YUDO 221630Z 24015KMH 0600 R12/1000U DZ FG SCT010 OVC020 17/16 Q1018 BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9999 NSW

Έννοια αμφοτέρων των αναφορών:

Συνήθης αναφορά για το Donlon/International* που εκδόθηκε στις 22 του μηνός στις 1630 UTC˙ διεύθυνση ανέμου επιφανείας 240 μοίρες˙ ταχύτητα ανέμου 15 χιλιόμετρα ανά ώρα˙ ορατότητα (κατά μήκος του διαδρόμου(ων) στην τοπική συνήθη αναφορά˙ επικρατούσα ορατότητα στο METAR) 600 μέτρα˙ η οπτική απόσταση διαδρόμου, αντιπροσωπευτική της ζώνης επαφής τροχών για το διάδρομο 12, είναι 1.000 μέτρα και οι τιμές οπτικής απόστασης διαδρόμου έχουν δείξει ανοδική τάση κατά τα προηγούμενα 10 λεπτά (η τάση της RVR πρέπει να περιλαμβάνεται μόνο στο METAR)˙ και μέτριες ψεκάδες βροχής και ομίχλη˙ διάσπαρτα νέφη στα 300 μέτρα˙ νεφοσκεπής στα 600 μέτρα˙ θερμοκρασία αέρος 17 βαθμοί Κελσίου˙ θερμοκρασία σημείου δρόσου 16 βαθμοί Κελσίου˙ QNH 1.018 hectopascals˙ τάση κατά τις επόμενες 2 ώρες, η ορατότητα (κατά μήκος του διαδρόμου(ων) στην τοπική συνήθη αναφορά˙ επικρατούσα ορατότητα στο METAR) γίνεται 800 μέτρα με ομίχλη από τις 1700 UTC˙ *στις* 1800 UTC *η* ορατότητα (κατά μήκος του διαδρόμου(ων) στην τοπική συνήθη αναφορά˙ επικρατούσα ορατότητα στο METAR) γίνεται 10 χιλιόμετρα ή περισσότερο και καθόλου σημαντικός καιρός.

* Φανταστική τοποθεσία

Σημείωση.– Σε αυτό το παράδειγμα, οι κύριες μονάδες "χιλιόμετρο ανά ώρα" και "μέτρο" χρησιμοποιήθηκαν για ταχύτητα ανέμου και ύψος βάσης νεφών, αντίστοιχα. Εντούτοις, σύμφωνα με το Παράρτημα 5, μπορεί αντ' αυτών να χρησιμοποιηθούν οι αντιστοιχούσες μη SI εναλλακτικές μονάδες "κόμβος" και "πόδι"

Παράδειγμα Α3-2. Ειδική αναφορά

α) *Τοπική συνήθης αναφορά (ίδια τοποθεσία και καιρικές συνθήκες όπως στο SPECI):*

SPECIAL YUDO 151115Z WIND 050/25KT MAX37 MNM10 VIS 1200M RVR RWY 05 ABV 1800M HVY TSRA CLD BKN CB 500FT T25 DP22 QNH 1008 HPA TREND TEMPO TL1200 VIS 600M BECMG AT1200 VIS 8KM NSW NSC

β) *SPECI για το YUDO (Donlon/International)*:*

SPECI YUDO 151115Z 05025G37KT 3000 1200NE+TSRA BKN005CB 25/22 Q1008 TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC

Έννοια αμφοτέρων των αναφορών:

Ειδική αναφορά για το Donlon/International* που εκδόθηκε στις 15 του μηνός στις 1115 UTC˙ διεύθυνση ανέμου επιφανείας 050 μοίρες˙ ταχύτητα ανέμου 25 κόμβοι με ριπές μεταξύ 10 και 37 κόμβων (η ελάχιστη ταχύτητα ανέμου δεν πρέπει να περιλαμβάνεται στο SPECI) ορατότητα 1.200 μέτρα (κατά μήκος του διαδρόμου(ων) στην τοπική συνήθη αναφορά)˙ επικρατούσα ορατότητα 3.000 μέτρα (στο SPECI) με ελάχιστη ορατότητα 1.200 μέτρα στα βορειοανατολικά (οι μεταβολές της διεύθυνσης πρέπει να περιλαμβάνονται μόνο στο SPECI)˙ RVR πάνω από 1.800 μέτρα στο διάδρομο 05 (η RVR δεν απαιτείται στο SPECI με επικρατούσα ορατότητα 3.000 μέτρων)˙ καταιγίδα με έντονη βροχή˙ σπασμένα νέφη σωρειτομελανίας στα 500 πόδια˙ θερμοκρσία αέρος 25 βαθμοί Κελσίου˙ θερμοκρασία σημείου δρόσου 22 βαθμοί Κελσίου˙ QNH 1.008 hectopascals˙ τάση κατά τις επόμενες 2 ώρες, η ορατότητα (κατά μήκος του διαδρόμου(ων) στην τοπική ειδική αναφορά˙ επικρατούσα ορατότητα στο SPECI) πρόσκαιρα 600 μέτρα από 1115 έως 1200, που γίνεται στις 1200 UTC ορατότητα (κατά μήκος του διαδρόμου(ων) στην τοπική ειδική αναφορά˙ επικρατούσα ορατότητα στο SPECI) 8 χιλιόμετρα, η καταιγίδα σταματάει και καθόλου σημαντικός καιρός και καθόλου σημαντικά νέφη.

* Φανταστική τοποθεσία

Σημείωση.– Σε αυτό το παράδειγμα, οι μη SI εναλλακτικές μονάδες "κόμβος" και "πόδι" χρησιμοποιήθηκαν για ταχύτητα ανέμου και ύψος βάσης νεφών, αντίστοιχα. Εντούτοις, σύμφωνα με το Παράρτημα 5, μπορεί αντ' αυτών να χρησιμοποιηθούν οι αντιστοιχούσες κύριες μονάδες "χιλιόμετρο ανά ώρα" και "μέτρο".

Παράδειγμα Α3-3. Αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας

VOLCANIC ACTIVITY REPORT YUSB* 231500 MT TROJEEN* VOLCANO N5605 W12652 ERUPTED 231445 LARGE ASH CLOUD EXTENDING TO APPROX 30000 FEET MOVING SW

Έννοια:

Αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας που εκδόθηκε από τον μετεωρολογικό σταθμό Siby/Bistock *στις* 1500 UTC *της* 23ης του μηνός. Το ηφαίστειο του όρους Trojeen 56 μοίρες 5 λεπτά βόρειο 126 μοίρες 52 λεπτά δυτικό εξερράγη *στις* 1445 UTC *της* 23ης· μεγάλο νέφος τέφρας παρατηρήθηκε να εκτείνεται περίπου στα 30.000 πόδια και να κινείται σε νοτιοδυτική κατεύθυνση.

* Φανταστική τοποθεσία

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

(βλέπε Κεφάλαιο 5 του παρόντος Παραρτήματος.)

1 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΩΝ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΑΕΡΟΣ

1.1 Συνήθεις αναφορές αέρος μέσω ζεύξης δεδομένων αέρος-εδάφους

1.1.1 Όταν χρησιμοποιείται ζεύξη δεδομένων αέρος-εδάφους και εφαρμόζεται αυτόματα εξαρτώμενη επιτήρηση (ADS) ή το Mode S *του* SSR, τα στοιχεία που περιέχονται στις συνήθεις αναφορές αέρος πρέπει να είναι:

Ενδείκτης τύπου τηλεγραφήματος
Χαρακτηριστικό αεροσκάφους

Ομάδα στοιχείων 1
- Γεωγραφικό πλάτος
- Γεωγραφικό μήκος
- Επίπεδο
- Χρόνος

Ομάδα στοιχείων 2
- Διεύθυνση ανέμου
- Ταχύτητα ανέμου
- Σημαιάκι ποιότητας ανέμου
- Θερμοκρασία
- Αναταράξεις (εάν υπάρχουν)
- Υγρασία (εάν υπάρχει)

Σημείωση.– Όταν εφαρμόζεται ADS ή το Mode S του SSR, οι απαιτήσεις των συνήθων αναφορών αέρος μπορεί να καλυφθούν με το συνδυασμό της βασικής ομάδας στοιχείων ADS/ SSR Mode S (ομάδα στοιχείων 1) και της ομάδας στοιχείων μετεωρολογικών πληροφοριών (ομάδα στοιχείων 2), που διατίθενται από τις αναφορές ADS ή το Mode S του SSR. Η μορφή του τηλεγραφήματος ADS καθορίζεται στο PANS-ATM (Doc 4444), 4.11.4 και το Κεφάλαιο 13 και η μορφή τηλεγραφήματος SSR Mode S καθορίζεται στο Παράρτημα 10, Τόμος III, Μέρος I – Digital Data Communication Systems, *Κεφάλαιο 5.*

1.1.2 Όταν χρησιμοποιείται ζεύξη δεδομένων αέρος-εδάφους ενώ δεν εφαρμόζονται το ADS *και το* Mode S *του* SSR, τα στοιχεία που περιέχονται στις συνήθεις αναφορές πρέπει να είναι σύμφωνα με το 1.3.

Σημείωση.– Όταν χρησιμοποιείται ζεύξη δεδομένων αέρος-εδάφους ενώ δεν εφαρμόζεται το ADS ή το Mode S του SSR, οι απαιτήσεις των συνήθων αναφορών αέρος μπορεί να καλυφθούν από την εφαρμογή της επικοινωνίας ζεύξης δεδομένων ελεγκτή-χειριστή (CPDLC) με τίτλο "Αναφορά θέσης". Οι λεπτομέρειες της εφαρμογής αυτής της ζεύξης δεδομένων καθορίζονται στο Manual of Air Traffic Services Data Link Applications *(Doc 9694) και στο Παράρτημα 10, Τόμος III, Μέρος I.*

1.2 Ειδικές αναφορές αέρος μέσω ζεύξης δεδομένων αέρος-εδάφους

Όταν χρησιμοποιείται ζεύξη δεδομένων αέρος-εδάφους, τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στις ειδικές αναφορές αέρος πρέπει να είναι:

Ενδείκτης τύπου τηλεγραφήματος
Χαρακτηριστικό αεροσκάφους

Ομάδα στοιχείων 1
- Γεωγραφικό πλάτος
- Γεωγραφικό μήκος
- Επίπεδο
- Χρόνος

Ομάδα στοιχείων 2
- Διεύθυνση ανέμου
- Ταχύτητα ανέμου

Σημαιάκι ποιότητας ανέμου
Θερμοκρασία
Αναταράξεις (εάν υπάρχουν)
Υγρασία (εάν υπάρχει)

Ομάδα στοιχείων 3
Οι συνθήκες που επιβάλλουν την έκδοση μιας ειδικής αναφοράς αέρος (μια κατάσταση που θα επιλεγεί από τον κατάλογο που παρουσιάζεται στον Πίνακα A4-2).

Σημείωση 1.– Οι απαιτήσεις των ειδικών αναφορών αέρος μπορεί να καλυφθούν με την εφαρμογή της ζεύξης δεδομένων της υπηρεσίας πληροφοριών πτήσης (D-FIS) με τίτλο "Υπηρεσία ειδικής αναφοράς αέρος". Οι λεπτομέρειες αυτής της εφαρμογής ζεύξης δεδομένων καθορίζονται στο Doc 9694.

Σημείωση 2.– Στην περίπτωση μιας ειδικής αναφοράς αέρος για ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης, ηφαιστειακή έκρηξη ή νέφος ηφαιστειακής τέφρας, επιπρόσθετες απαιτήσεις σημειώνονται στο 4.2.

1.3 Συνήθεις αναφορές αέρος μέσω επικοινωνίας δια ζώσης

Όταν χρησιμοποιούνται επικοινωνίες δια ζώσης, τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στις συνήθεις αναφορές αέρος πρέπει να είναι:

Ενδείκτης τύπου τηλεγραφήματος

Τμήμα 1 (Πληροφορίες θέσεως)
Χαρακτηριστικό αεροσκάφους
Θέση ή γεωγραφικό πλάτος και μήκος
Χρόνος
Επίπεδο πτήσης ή απόλυτο ύψος
Επόμενη θέση και χρόνος υπεράνω
Μετέπειτα σημαντικό σημείο

Τμήμα 2 (Επιχειρησιακές πληροφορίες)
Υπολογιζόμενος χρόνος άφιξης
Αυτονομία

Τμήμα 3 (Μετεωρολογικές πληροφορίες)
Θερμοκρασία αέρος
Διεύθυνση ανέμου
Ταχύτητα ανέμου
Αναταράξεις
Παγοποίηση αεροσκάφους
Υγρασία (εάν υπάρχει)

1.4 Ειδικές αναφορές αέρος με επικοινωνία δια ζώσης

Όταν χρησιμοποιούνται επικοινωνίες δια ζώσης, τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στις ειδικές αναφορές αέρος πρέπει να είναι:

Ενδείκτης τύπου τηλεγραφήματος

Τμήμα 1 (Πληροφορίες θέσεως)
Χαρακτηριστικό αεροσκάφους
Θέση ή γεωγραφικό πλάτος και μήκος
Χρόνος
Επίπεδο πτήσεως ή απόλυτο ύψος

Τμήμα 3 (Μετεωρολογικές πληροφορίες)
Οι συνθήκες που επιβάλλουν την έκδοση μιας ειδικής αναφοράς αέρος, πρέπει να επιλεγεί από τον κατάλογο που παρουσιάζεται στον Πίνακα A4-2.

Σημείωση 1.– Οι αναφορές-αέρος θεωρούνται συνήθεις. Ο ενδείκτης τύπου τηλεγραφήματος για τις ειδικές αναφορές αέρος καθορίζεται στις PANS-ATM (Doc 4444), Προσάρτημα 1.

Σημείωση 2.– Στην περίπτωση μιας ειδικής αναφοράς αέρος για ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης, ηφαιστειακή έκρηξη ή νέφος ηφαιστειακής τέφρας, επιπρόσθετες απαιτήσεις σημειώνονται στο 4.2.

2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

2.1 Γενικά

Όταν χρησιμοποιείται ζεύξη δεδομένων αέρος-εδάφους, η διεύθυνση ανέμου, ταχύτητα ανέμου, το σημαιάκι ποιότητας ανέμου, θερμοκρασία, αναταράξεις και υγρασία που περιλαμβάνονται στις αναφορές αέρος πρέπει να αναφέρονται σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια.

2.2 Διεύθυνση ανέμου

Η διεύθυνση ανέμου πρέπει να αναφέρεται από την άποψη μοιρών αληθούς, στρογγυλοποιημένων προς την πλησιέστερη ολόκληρη μοίρα.

2.3 Ταχύτητα ανέμου

Η ταχύτητα ανέμου πρέπει να αναφέρεται σε χιλιόμετρα ανά ώρα ή κόμβους, στρογγυλοποιημένη προς τα πλησιέστερα 2 km/h (1 κόμβο). Οι μονάδες που χρησιμοποιούνται πρέπει να αναφέρονται.

2.4 Σημαιάκι ποιότητας ανέμου

Το σημαιάκι ποιότητας ανέμου πρέπει να αναφέρεται ως 0 όταν η γωνία περιστροφής είναι λιγότερο από 5 μοίρες και ως 1 όταν η γωνία περιστροφής είναι 5 μοίρες ή περισσότερο.

2.5 Θερμοκρασία

Η θερμοκρασία πρέπει να αναφέρεται προς το πλησιέστερο δέκατο ενός βαθμού Κελσίου.

2.6 Αναταράξεις

Οι αναταράξεις πρέπει να παρατηρούνται από την άποψη της κυβικής ρίζας του ρυθμού διάλυσης δίνης (EDR).

2.6.1 Συνήθεις αναφορές αέρος

Οι αναταράξεις πρέπει να αναφέρονται κατά τη διάρκεια της φάσης διαδρομής της πτήσης και πρέπει να σχετίζονται με την περίοδο των 15 λεπτών που προηγείται άμεσα της παρατήρησης. Πρέπει να αναφέρονται τόσο η μέση όσο και η μέγιστη τιμή των αναταράξεων, μαζί με το χρόνο που συνέβη η μέγιστη τιμή προς το πλησιέστερο λεπτό. Η μέση και η μέγιστη τιμή πρέπει να αναφέρονται από την άποψη της κυβικής ρίζας του EDR. Ο χρόνος εμφάνισης της μέγιστης τιμής πρέπει να αναφέρεται όπως σημειώνεται στον Πίνακα A4-1. Οι αναταράξεις πρέπει να αναφέρονται κατά τη φάση ανόδου για τα πρώτα 10 λεπτά της πτήσης και πρέπει να αφορούν τη περίοδο 30 λεπτών που προηγείται άμεσα της παρατήρησης. Η μέγιστη τιμή των αναταράξεων πρέπει να αναφέρεται.

2.6.2 Ερμηνεία του δείκτη αναταράξεων

Οι αναταράξεις πρέπει να θεωρούνται:

α) *ισχυρές* όταν η μέγιστη τιμή της κυβικής ρίζας του EDR υπερβαίνει το 0,7,
β) μέτριες όταν η μέγιστη τιμή της κυβικής ρίζας του EDR είναι πάνω από 0,4 και κάτω από ή ίση με 0,7,
γ) ελαφρές όταν η μέγιστη τιμή της κυβικής ρίζας του EDR είναι πάνω από 0,1 και κάτω από ή ίση με 0,4,
δ) μηδενικές όταν η μέγιστη τιμή της κυβικής ρίζας του EDR είναι κάτω από ή ίση με 0,1.

Σημείωση.– Το EDR είναι ένα μέτρο αναταράξεων ανεξάρτητο από το αεροσκάφος. Πάντως, η σχέση μεταξύ της τιμής του EDR και της αίσθησης των αναταράξεων είναι συνάρτηση του τύπου του αεροσκάφους, και της μάζας, ύψους, διαμόρφωσης και ταχύτητας αέρος του αεροσκάφους. Οι τιμές του EDR που δίνονται παραπάνω περιγράφουν τα επίπεδα σοβαρότητας για μεταφορικό αεροσκάφος μεσαίου μεγέθους υπό τυπικές συνθήκες διαδρομής (δηλαδή ύψος, ταχύτητα αέρος και βάρος).

2.6.3 Ειδικές αναφορές αέρος

Οι ειδικές αναφορές αέρος για τις αναταράξεις πρέπει να γίνονται κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φάσης της πτήσης οποτεδήποτε η μέγιστη τιμή της κυβικής ρίζας του EDR υπερβαίνει το 0,7. Η ειδική αναφορά αέρος για τις αναταράξεις πρέπει να γίνεται με αναφορά στην περίοδο του 1 λεπτού που προηγείται άμεσα της παρατήρησης. Πρέπει να αναφέρονται τόσο η μέση όσο και η μέγιστη τιμή των αναταράξεων. Η μέση και η μέγιστη τιμή πρέπει να αναφέρονται από την άποψη της κυβικής ρίζας του EDR. Οι ειδικές αναφορές αέρος πρέπει να εκδίδονται κάθε λεπτό μέχρι εκείνο το χρόνο που οι μέγιστες τιμές της κυβικής ρίζας του EDR

πέφτουν κάτω από 0,7.

2.7 Υγρασία

Η υγρασία πρέπει να αναφέρεται ως η σχετική υγρασία, στρογγυλοποιημένη προς την πλησιέστερη εκατοστιαία μονάδα.

Σημείωση.– Το εύρος και η ανάλυση των μετεωρολογικών στοιχείων που περιλαμβάνονται στις αναφορές αέρος φαίνονται στον Πίνακα Α4-3.

3. ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΑΕΡΟΣ

3.1 Ευθύνες των μετεωρολογικών γραφείων παρατήρησης

3.1.1 Τα μετεωρολογικά γραφεία παρατήρησης πρέπει να συλλέγουν τις συνήθεις αναφορές αέρος που λαμβάνονται από επικοινωνίες δια ζώσης και πρέπει να τις διανέμουν στα WAFC και τα άλλα μετεωρολογικά γραφεία σύμφωνα με την περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

Σημείωση.– Η ανταλλαγή συλλογικών στοιχείων επί ωριαίας βάσεως είναι δυνατόν να κρίνεται επιθυμητή όταν οι αναφορές είναι πολυάριθμες.

3.1.2 Το μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης πρέπει να εκπέμπει προς τα WAFC, χωρίς καθυστέρηση, τις ειδικές αναφορές αέρος που λαμβάνονται από επικοινωνίες δια ζώσης.

3.1.3 Το μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης πρέπει να εκπέμπει χωρίς καθυστέρηση τις ειδικές αναφορές αέρος που λαμβάνονται, περί ηφαιστειακής δραστηριότητας προ-έκρηξης, ηφαιστειακής έκρηξης ή νέφους ηφαιστειακής τέφρας, προς τα αντίστοιχα VAAC.

3.1.4 Όταν μια ειδική αναφορά αέρος λαμβάνεται στο μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης αλλά ο προγνώστης θεωρεί ότι το φαινόμενο που προκαλεί την αναφορά δεν αναμένεται να επιμείνει και, συνεπώς, *δεν* δικαιολογεί την έκδοση SIGMET, η ειδική αναφορά αέρος πρέπει να διανέμεται κατά τον ίδιο τρόπο που διανέμονται τα τηλεγραφήματα SIGMET σύμφωνα με το Προσάρτημα 6, 1.2.1, δηλαδή προς τα μετεωρολογικά γραφεία παρατήρησης, τα WAFC και άλλα μετεωρολογικά γραφεία σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

3.2 Ευθύνες των παγκόσμιων κέντρων πρόγνωσης περιοχής

Οι αναφορές αέρος που λαμβάνονται στα WAFC πρέπει να διανέμονται περαιτέρω ως βασικά μετεωρολογικά στοιχεία.

Σημείωση.– Η διανομή των βασικών μετεωρολογικών στοιχείων εκτελείται κανονικά από το παγκόσμιο τηλεπικοινωνιακό σύστημα του WMO.

3.3 Συμπληρωματική διανομή αναφορών αέρος

Σύσταση.– *Όπου απαιτείται συμπληρωματική διανομή των αναφορών αέρος για την ικανοποίηση ειδικών αεροναυτικών ή μετεωρολογικών απαιτήσεων, η διανομή αυτή θα πρέπει να ρυθμίζεται μεταξύ των αρμόδιων μετεωρολογικών αρχών.*

3.4 Μορφή των αναφορών αέρος

Οι αναφορές αέρος πρέπει να ανταλλάσσονται με τη μορφή με την οποία λαμβάνονται, εκτός από το γεγονός ότι όταν χρησιμοποιούνται επικοινωνίες δια ζώσης, εφόσον η θέση δίνεται με αναφορά σε ένα σημείο αναφοράς ATS, πρέπει να μετατρέπεται, από το μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης, στο αντίστοιχο γεωγραφικό πλάτος και μήκος.

4. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑ ΔΙΑΤΜΗΤΙΚΟΥ ΑΝΕΜΟΥ ΚΑΙ ΗΦΑΙΣΤΕΙΑΚΗΣ ΤΕΦΡΑΣ

4.1 Αναφορά διατμητικού ανέμου

4.1.1 **Σύσταση.–** *Όταν αναφέρονται παρατηρήσεις αεροσκαφών για διατμητικό άνεμο που αντιμετωπίσθηκε κατά τις πτητικές φάσεις ανόδου και προσέγγισης, θα πρέπει να περιλαμβάνεται και ο τύπος του αεροσκάφους.*

4.1.2 **Σύσταση.–** *Όπου αναφέρθηκαν ή προβλέφθηκαν αλλά δεν αντιμετωπίσθηκαν συνθήκες διατμητικού ανέμου κατά τις πτητικές φάσεις ανόδου ή προσέγγισης, ο κυβερνήτης θα πρέπει να ενημερώσει την αρμόδια μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας το ταχύτερο πρακτικώς δυνατόν εκτός εάν ο κυβερνήτης είναι ενήμερος ότι η αρμόδια μονάδα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας έχει ήδη ενημερωθεί σχετικά από προηγούμενο αεροσκάφος.*

4.2 Αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας μετά την πτήση

Σημείωση.– Οι λεπτομερείς οδηγίες για την καταγραφή και αναφορά παρατηρήσεων ηφαιστειακής δραστηριότητας παρέχονται στο PANS-ATM (Doc 4444), Προσάρτημα 1.

4.2.1 Κατά την άφιξη μιας πτήσης σε ένα αεροδρόμιο, η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας πρέπει να κατατίθεται από τον αερομεταφορέα ή ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, χωρίς καθυστέρηση, στο μετεωρολογικό γραφείο του αεροδρομίου, ή εάν το γραφείο αυτό δεν είναι εύκολα προσβάσιμο από τα αφικνούμενα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, το συμπληρωμένο έντυπο πρέπει να αντιμετωπιστεί σύμφωνα με τις τοπικές διευθετήσεις που γίνονται μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και του αερομεταφορέα.

4.2.2 Η συμπληρωμένη αναφορά ηφαιστειακής δραστηριότητας που λαμβάνεται από ένα μετεωρολογικό γραφείο πρέπει να εκπεμφθεί χωρίς καθυστέρηση προς το μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης που είναι υπεύθυνο για την παροχή μετεωρολογικής παρατήρησης για την περιοχή πληροφοριών πτήσης στην οποία παρατηρήθηκε η ηφαιστειακή δραστηριότητα.

Πίνακας Α4-1. Χρόνος εμφάνισης της μέγιστης τιμής που πρέπει να αναφερθεί

Μέγιστη τιμή αναταράξεων που εμφανίζονται κατά την περίοδο του 1 λεπτού …… λεπτά πριν από την παρατήρηση	*Τιμή που θα αναφερθεί*
0 – 1	0
1 – 2	1
2 – 3	2
	. .
13 – 14	13
14 – 15	14
Δεν διατίθενται πληροφορίες χρόνου	15

Πίνακας Α4-2. Περίγραμμα για την ειδική αναφορά αέρος (ζεύξη λήψης)

Κλειδί: Μ = υποχρεωτικό, μέρος κάθε τηλεγραφήματος,
C = προαιρετική αναφορά· περιλαμβάνεται οποτεδήποτε διατίθεται.

Σημείωση.– Το μήνυμα πρέπει να υποβάλλεται από τον κυβερνήτη. Επί του παρόντος μόνον η συνθήκη "SEV TURB" μπορεί να αυτοματοποιηθεί (βλέπε 2.6.3).

Στοιχείο που καθορίζεται στο Κεφάλαιο 5	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*	*Παραδείγματα*
Ενδείκτης τύπου τηλεγραφήματος (Μ)	Τύπος της αναφοράς αέρος (Μ)	ARS	ARS
Χαρακτηριστικό αεροσκάφους (Μ)	Χαρακτηριστικό κλήσης αεροσκάφους για τη ραδιοτηλεφωνία (Μ)	nnnnnn	VA812
ΟΜΑΔΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ 1			
Γεωγραφικό πλάτος (Μ)	Γεωγραφικό πλάτος σε μοίρες και λεπτά (Μ)	Nnnnn *ή* Snnnn	S4506
Γεωγραφικό μήκος (Μ)	Γεωγραφικό μήκος σε μοίρες και λεπτά (Μ)	Wnnnnn *ή* Ennnnn	E01056
Επίπεδο (Μ)	Επίπεδο πτήσης (Μ)	FLnnn	FL330
Χρόνος (Μ)	Χρόνος παρατήρησης σε ώρες και λεπτά (Μ)	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1216Z
ΟΜΑΔΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ 2			
Διεύθυνση ανέμου (Μ)	Διεύθυνση ανέμου σε μοίρες αληθούς (Μ)	nnn/	262/
Ταχύτητα ανέμου (Μ)	Ταχύτητα ανέμου σε χιλιόμετρα ανά ώρα (ή κόμβους) (Μ)	nnnKMH (*ή* nnnKT)	158KMH (079KT)
Σημαιάκι ποιότητας ανέμου (Μ)	Σημαιάκι ποιότητας ανέμου (Μ)	n	1
Θερμοκρασία (Μ)	Θερμοκρασία σε δέκατα βαθμών C (Μ)	T[M]nnn	T127 TM455
Αναταράξεις (C)	Δείκτης αναταράξεων και χρόνος παρατήρησης της μέγιστης τιμής (C)[1]	EDRnnn/nn	EDR064/08
Υγρασία (C)	Σχετική υγρασία επί τοις εκατό (C)	RHnnn	RH054
ΟΜΑΔΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ 3			
Συνθήκη που επιβάλει την έκδοση ειδικής αναφοράς αέρος (Μ)		SEV TURB [EDRnnn][2] *ή* SEV ICE *ή* SEV MTW *ή* TS GR[3] *ή* TS[3] *ή* HVY SS[4] *ή* VA CLD [FL nnn/nnn] *ή* VA[5] [MT nnnnnnnnnnnnnnnnnnnn]	SEV TURB EDR076 VA CLD FL050/100

Σημειώσεις.–3

1. Ο χρόνος εμφάνισης που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με τον Πίνακα Α4-1.
2. Οι αναταράξεις που πρέπει να αναφερθούνσύμφωνα *με το* 2.6.3.
3. Καταιγίδες αποκρυπτόμενες, περιεχόμενες σε νέφη ή εκτεταμένες ή καταιγίδες σε γραμμές λαίλαπας.
4. Κονιορτοθύελλα ή αμμοθύελλα.
5. Ηφαιστειακή δραστηριότητα προ-έκρηξης ή έκρηξη ηφαιστείου.

Πίνακας Α4-3. Εύρος και ανάλυσγια τα μετεωρολογικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στις αναφορές αέρος

Στοιχείο όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 5		*Εύρος*	*Ανάλυση*
Διεύθυνση ανέμου:	°αληθείς	000 – 360	1
Ταχύτητα ανέμου	KMH KT	00 – 500 00 – 250	2 1
Σημαιάκι ποιότητας ανέμου:	(δείκτης)*	0 – 1	1
Θερμοκρασία:	°C	80 - +60	0,1
Αναταράξεις: συνήθης αναφορά αέρος	$m^{2/3}$ s 1 (χρόνος παρατήρησης)*	0 – 2 0 – 15	0,01 1
Αναταράξεις: ειδική αναφορά αέρος	$m^{2/3}$ s 1	0 – 2	0,01
Υγρασία:	%	0 – 100	1
* Χωρίς διαστάσεις			

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 5. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΡΟΓΝΩΣΕΙΣ

(Βλέπε Κεφάλαιο 6 του παρόντος Παραρτήματος)

1. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ TAF

1.1 Μορφή του TAF

1.1.1 Το TAF πρέπει να εκδίδεται σύμφωνα με το διάγραμμα που φαίνεται στον Πίνακα Α5-1 *και να* διανέμεται με τη μορφή του κώδικα TAF που καθορίζεται από τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό.

Σημείωση.– Η μορφή του κώδικα TAF περιέχεται στην Έκδοση Νο. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος Ι.1, Μέρος Α – Alphanumeric Codes.*

1.1.2 **Σύσταση.–** Το TAF πρέπει να διανέμεται, σύμφωνα με διμερείς συμφωνίες μεταξύ Κρατών που είναι σε θέση να το πράξουν, με τη μορφή κώδικα BUFR *του* WMO, επιπλέον της διανομής του TAF σύμφωνα με *το* 1.1.1.

Σημείωση.– Η μορφή κώδικα BUFR περιέχεται στην Έκδοση Νο. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος Ι.2, Μέρος Β – Binary Codes.*

1.2 Αναφορά των μετεωρολογικών στοιχείων στο TAF

Σημείωση.– Καθοδήγηση για την επιχειρησιακά επιθυμητή ακρίβεια των προγνώσεων παρέχεται στο Συνημμένο Β.

1.2.1 Άνεμος επιφανείας

Σύσταση.– *Κατά την πρόγνωση του ανέμου επιφανείας, η αναμενόμενη επικρατούσα διεύθυνση θα πρέπει να δίνεται. Όταν δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί η επικρατούσα διεύθυνση του ανέμου επιφανείας λόγω της αναμενόμενης μεταβλητότητας, για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια συνθηκών ασθενούς ανέμου (λιγότερο από 6 km/h (3 κόμβους)) ή καταιγίδων, η πρόγνωση της διεύθυνσης του ανέμου θα πρέπει να υποδηλώνεται ως μεταβλητή χρησιμοποιώντας το "VRB". Όταν ο άνεμος προβλέπεται να είναι λιγότερο από των 2 km/h (1 κόμβο) η προβλεπόμενη ταχύτητα ανέμου θα πρέπει να αναφέρεται ως άπνοια. Όταν η προβλεπόμενη μέγιστη ταχύτητα (ριπή) υπερβαίνει την προβλεπόμενη μέση ταχύτητα ανέμου κατά 20 km/h (10 κόμβους) ή περισσότερο, θα πρέπει να αναφέρεται η προβλεπόμενη μέγιστη ταχύτητα ανέμου. Όταν προβλέπεται ταχύτητα ανέμου 200 km/h (100 κόμβων) ή περισσότερο, θα πρέπει να αναφέρεται ότι είναι περισσότερο από 199 km/h (99 κόμβους).*

1.2.2 Ορατότητα

Σύσταση.– *Όταν η ορατότητα προβλέπεται να είναι λιγότερο από 800 μ. θα πρέπει να εκφράζεται σε διαστήματα των 50 μ.˙ όταν προβλέπεται να είναι 800 μ. ή περισσότερο αλλά λιγότερο από 5 χλμ., σε διαστήματα τω ν 100 μ.˙ 5 χλμ. ή περισσότερο αλλά λιγότερο από 10 χλμ. σε διαστήματα χιλιομέτρου και όταν προβλέπεται να είναι 10 χλμ. ή περισσότερο θα πρέπει να εκφράζεται ως 10 χλμ. εκτός όταν προβλέπεται να ισχύσουν συνθήκες CAVOK. Η επικρατούσα ορατότητα θα πρέπει να προβλέπεται. Όταν η ορατότητα προβλέπεται να ποικίλει σε διαφορετικές κατευθύνσεις και η επικρατούσα ορατότητα δεν μπορεί να προβλεφθεί, θα πρέπει να δίνεται η χαμηλότερη προβλεπόμενη ορατότητα.*

1.2.3 Καιρικά φαινόμενα

Σύσταση.– *Ένα ή περισσότερα, μέχρι το μέγιστο των τριών, από τα ακόλουθα καιρικά φαινόμενα ή συνδυασμούς αυτών, μαζί με τα χαρακτηριστικά τους και, όπου κρίνεται κατάλληλο, η ένταση θα πρέπει να προβλέπονται εάν αναμένεται να συμβούν στο αεροδρόμιο:*

- *παγωμένος υετός*
- *παγωμένη ομίχλη*
- *μέτριος ή ισχυρός υετός(περιλαμβανομένων και όμβρων αυτών)*
- *χαμηλά παρασυρόμενος κονιορτός, άμμος ή χιόνι*
- *ανυψούμενος κονιορτός, άμμος ή χιόνι*
- *κονιορτοθύελλα*
- *αμμοθύελλα*
- *καταιγίδα (με ή χωρίς υετό)*
- *λαίλαπα*
- *χοανοειδές νέφος (σίφωνας ξηράς ή θαλάσσιος σίφωνας)*
- *άλλα καιρικά φαινόμενα που δίνονται στο Προσάρτημα 3, 4.4.2.3 μόνο εάν αναμένεται να προκαλέσουν σημαντική μεταβολή της ορατότητας.*

Το αναμενόμενο πέρας αυτών των φαινομένων θα πρέπει να υποδηλώνεται με τη σύντμηση "NSW".

1.2.4 Νέφη

Σύσταση.– *Η νέφωση θα πρέπει να προβλέπεται χρησιμοποιώντας τις συντμήσεις "FEW", "SCT", "BKN" ή "OVC" κατά περίπτωση. Εάν δεν προβλέπονται νέφη, και η σύντμηση CAVOK δεν είναι κατάλληλη, η σύντμηση "SKC" θα πρέπει να χρησιμοποιείται. Όταν αναμένεται ότι ο ουρανός θα παραμείνει ή θα καταστεί αποκρυπτόμενος και τα νέφη δεν μπορούν να προβλεφθούν και στο αεροδρόμιο διατίθενται πληροφορίες για την κατακόρυφη ορατότητα, η κατακόρυφη ορατότητα θα πρέπει να προβλέπεται υπό την μορφή "VV" ακολουθούμενη από την προβλεπόμενη τιμή της κατακόρυφης ορατότητας. Όταν προβλέπονται αρκετά στρώματα ή μάζες νεφών, η ποσότητά τους και το ύψος της βάσης θα πρέπει να περιλαμβάνονται κατά την ακόλουθη σειρά:*

α) το χαμηλότερο στρώμα ή μάζα ανεξάρτητα από την ποσότητα, που θα προβλέπεται ως FEW, SCT, BKN ή OVC κατά περίπτωση,

β) το επόμενο στρώμα ή μάζα που καλύπτει περισσότερο από 2/8, που θα προβλέπεται ως SCT, BKN ή OVC κατά περίπτωση,

γ) το επόμενο υψηλότερο στρώμα ή μάζα που καλύπτει περισσότερο από 4/8, που θα προβλέπεται ως BKN ή OVC κατά περίπτωση, και

δ) τα νέφη σωρειτομελανίας, οποτεδήποτε προβλέπονται και δεν περιλαμβάνονται ήδη υπό τα α) έως γ).

Οι πληροφορίες νεφών θα πρέπει να περιορίζονται στα νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας. Όταν δεν προβλέπονται νέφη επιχειρησιακής σπουδαιότητας, και το "CAVOK" δεν είναι κατάλληλο, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η σύντμηση "NSC".

1.2.5 Θερμοκρασία

Σύσταση.– *Όταν οι προβλέψεις θερμοκρασιών περιλαμβάνονται σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, οι μέγιστες και ελάχιστες θερμοκρασίες, που αναμένεται να συμβούν κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου ισχύος του TAF, θα πρέπει να δίνονται μαζί με τους αντίστοιχους χρόνους που θα επισυμβούν.*

1.3 Χρήση των ομάδων αλλαγής

Σημείωση.– Καθοδήγηση για τη χρήση των ενδεικτών αλλαγής και χρόνου στο TAF, παρέχεται στον Πίνακα A5-2.

1.3.1 **Σύσταση.–** *Τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για να συμπεριληφθούν οι ομάδες αλλαγής στο TAF ή για την τροποποίηση του TAF θα πρέπει να βασίζονται στα ακόλουθα:*

α) όταν η μέση διεύθυνση του ανέμου επιφανείας προβλέπεται να αλλάξει κατά 60° ή περισσότερο, η μέση ταχύτητα πριν ή/και μετά την αλλαγή να είναι 20 km/h (10 κόμβους) ή περισσότερο,

β) όταν η μέση ταχύτητα του ανέμου επιφανείας προβλέπεται να αλλάξει κατά 20 km/h (10 κόμβους) ή περισσότερο,

γ) όταν η απόκλιση από τη μέση ταχύτητα του ανέμου επιφανείας (ριπές) προβλέπεται να αυξηθεί κατά 20 km/h (10 κόμβους) ή περισσότερο, η μέση ταχύτητα πριν ή/και μετά την αλλαγή να είναι 30 km/h (15 κόμβους) ή περισσότερο,

δ) όταν ο άνεμος επιφανείας προβλέπεται να αλλάξει μέσω τιμών επιχειρησιακής σπουδαιότητας. Οι τιμές κατωφλίου θα πρέπει να καθιερώνονται από τη μετεωρολογική αρχή σε διαβούλευση με την αρμόδια αρχή ATS και τους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές του ανέμου οι οποίες θα:

1) απαιτούν αλλαγή του εν χρήσει διαδρόμου, και

2) δείχνουν ότι οι συνιστώσες ουρίου και πλαγίου ανέμου του διαδρόμου θα αλλάξουν μέσω τιμών που αντιπροσωπεύουν τα κύρια όρια λειτουργίας για τυπική επιχείρηση των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο,

ε) όταν η ορατότητα προβλέπεται να βελτιωθεί και να αλλάξει προς ή να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές, ή όταν η ορατότητα προβλέπεται να χειροτερεύσει και να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές:

1) 150, 350, 600, 800, 1.500, ή 3.000 μ., ή

2) 5.000 μ. στις περιπτώσεις όπου σημαντικοί αριθμοί πτήσεων επιχειρούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως,

στ) όταν οποιοδήποτε από τα ακόλουθα καιρικά φαινόμενα ή συνδυασμός αυτών προβλέπεται να αρχίσει ή να τερματιστεί ή να αλλάξει σε ένταση:

- *παγωμένος υετός*
- *μέτριος ή ισχυρός υετός(περιλαμβανομένων και όμβρων αυτών)*
- *κονιορτοθύελλα*
- *αμμοθύελλα*
- *άλλα καιρικά φαινόμενα που δίνονται στο Προσάρτημα 3, 4.4.2.3 μόνον εάν αναμένεται να προκαλέσουν μια σημαντική αλλαγή στην ορατότητα,*

ζ) όταν η έναρξη ή η παύση οποιουδήποτε από τα ακόλουθα καιρικά φαινόμενα ή συνδυασμός αυτών προβλέπεται να αρχίσει ή να τελειώσει:

– παγοκρύσταλλοι
– παγωμένη ομίχλη
– χαμηλά παρασυρόμενος κονιορτός, άμμος ή χιόνι
– ανυψούμενος κονιορτός, άμμος ή χιόνι
– καταιγίδα (με ή χωρίς υετό)
– λαίλαπα
– χοανοειδές νέφος (σίφωνας ξηράς ή θαλάσσιος σίφωνας)

η) όταν το ύψος βάσης του χαμηλότερου στρώματος ή μάζας νέφους της έκτασης BKN ή OVC προβλέπεται να ανέλθει και να αλλάξει προς ή να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές, ή όταν το ύψος του χαμηλότερου στρώματος ή μάζας νέφους της έκτασης BKN ή OVC προβλέπεται να κατέλθει και να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές:
1) 30, 60, 150 ή 300 μ. (100, 200, 500 ή 1.000 πόδια), ή
2) 450 μ. (1.500 πόδια), στις περιπτώσεις όπου σημαντικοί αριθμοί πτήσεων επιχειρούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως,

θ) όταν η ποσότητα ενός στρώματος ή μάζας νέφους κάτω από 450 μ. (1.500 πόδια) προβλέπεται να αλλάξει:
1) από SKC, FEW ή SCT σε BKN ή OVC, ή
2) από BKN ή OVC σε SKC, FEW ή SCT,

ι) όταν η κατακόρυφη ορατότητα προβλέπεται να βελτιωθεί και να αλλάξει προς ή να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές, ή όταν η κατακόρυφη ορατότητα προβλέπεται να χειροτερεύσει και να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές: 30, 60, 150 ή 300 μ. (100, 200, 500, ή 1.000 πόδια), και

θ) οποιαδήποτε άλλα κριτήρια βασίζονται σε τοπικά επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και των αερομεταφορέων.

Σημείωση.– Άλλα κριτήρια που βασίζονται σε τοπικά επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου πρέπει να εξετασθούν εκ παραλλήλου με τα όμοια κριτήρια για την έκδοση του SPECI που εκπονείται σε απόκριση του Προσαρτήματος 3, 2.3.2 ιβ).

1.3.2 **Σύσταση.–** *Όταν η αλλαγή σε οποιοδήποτε από τα στοιχεία που δίνονται στο Κεφάλαιο 6, 6.2.3 απαιτείται να εμφανίζεται σύμφωνα με τα κριτήρια που περιλαμβάνονται στο 1.3.1, οι ενδείκτες αλλαγής "BECMG" ή "TEMPO" θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ακολουθούμενοι από τη χρονική περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας αναμένεται να συμβεί η αλλαγή. Η χρονική περίοδος θα πρέπει να εμφανίζεται ως η αρχή και το τέλος της περιόδου σε ολόκληρες ώρες UTC. Μόνον εκείνα τα στοιχεία για τα οποία αναμένεται σημαντική αλλαγή θα πρέπει να περιλαμβάνονται μετά από έναν ενδείκτη αλλαγής. Πάντως, στην περίπτωση σημαντικών αλλαγών αναφορικά με τα νέφη, όλες οι ομάδες νεφών, που περιλαμβάνουν και στρώματα ή μάζες που δεν αναμένεται να αλλάξουν, θα πρέπει να εμφανίζονται.*

1.3.3 **Σύσταση.–** *Ο ενδείκτης αλλαγής "BECMG" και η συναφής χρονική ομάδα θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να περιγράψει αλλαγές όταν οι μετεωρολογικές συνθήκες αναμένεται να φθάσουν ή να διέλθουν μέσω καθορισμένων τιμών κατωφλίου με ομαλό ή ανώμαλο ρυθμό και σε ένα μη καθορισμένο χρόνο κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου. Η χρονική περίοδος θα πρέπει κανονικά να μην υπερβαίνει τις 2 ώρες αλλά σε κάθε περίπτωση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 4 ώρες.*

1.3.4 **Σύσταση.–** *Ο ενδείκτης αλλαγής "TEMPO" και η συναφής χρονική ομάδα θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να περιγράψει αναμενόμενες συχνές ή μη συχνές προσωρινές διακυμάνσεις στις μετεωρολογικές συνθήκες οι οποίες φθάνουν ή διέρχονται καθορισμένες τιμές κατωφλίου και διαρκούν για περίοδο λιγότερο της μιας ώρας σε κάθε περίπτωση και, συνολικά, καλύπτουν λιγότερο από το μισό της περιόδου πρόγνωσης κατά τη διάρκεια της οποίας αναμένεται να συμβούν οι διακυμάνσεις. Εάν η προσωρινή διακύμανση αναμένεται να διαρκέσει μια ώρα ή περισσότερο, η ομάδα αλλαγής "BECMG" θα πρέπει να χρησιμοποιείται σύμφωνα με το 1.3.3 ή η περίοδος ισχύος θα πρέπει να υποδιαιρείται σύμφωνα με το 1.3.5.*

1.3.5 **Σύσταση.–** *Όπου ένα σύνολο από συνθήκες επικρατούντος καιρού αναμένεται να αλλάξει σημαντικά και λίγο ή πολύ εξ ολοκλήρου προς ένα διαφορετικό σύνολο συνθηκών, η περίοδος ισχύος θα πρέπει να υποδιαιρείται σε αυτοτελείς περιόδους χρησιμοποιώντας τη σύντμηση "FM" ακολουθούμενη αμέσως από μια τετραψήφια χρονική ομάδα σε ολόκληρες ώρες και λεπτά UTC που υποδηλώνει το χρόνο που αναμένεται να επισυμβεί η αλλαγή. Η υποδιαιρούμενη περίοδος που ακολουθεί τη σύντμηση "FM" θα πρέπει να είναι αυτοτελής και όλες οι συνθήκες πρόγνωσης που δίνονται πριν από τη σύντμηση θα πρέπει να αντικαθίστανται από εκείνες που ακολουθούν τη σύντμηση.*

1.4 Χρήση ομάδων πιθανότητας

Σύσταση.– *Η πιθανότητα να επισυμβεί μια εναλλακτική τιμή ενός στοιχείου ή στοιχείων πρόγνωσης θα πρέπει να αναγράφεται, κατά περίπτωση, χρησιμοποιώντας τη σύντμηση "PROB" ακολουθούμενη από την πιθανότητα σε δεκάδες επί τοις εκατό και τη χρονική περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας αναμένεται να ισχύσουν οι εναλλακτικές τιμές. Οι πληροφορίες πιθανότητας θα πρέπει να τίθενται μετά το στοιχείο ή τα στοιχεία πρόγνωσης*

και να ακολουθούνται από την εναλλακτική τιμή του στοιχείου ή των στοιχείων. Η πιθανότητα πρόγνωσης προσωρινών διακυμάνσεων στις μετεωρολογικές συνθήκες θα πρέπει να αναγράφεται, κατά περίπτωση, χρησιμοποιώντας τη σύντμηση "PROB" ακολουθούμενη από την πιθανότητα σε δεκάδες επί τοις εκατό, και τοποθετούμενη πριν από τον ενδείκτη αλλαγής "TEMPO" και τη συναφή χρονική ομάδα. Η πιθανότητα εναλλακτικής τιμής ή αλλαγής λιγότερο από 30 τοις εκατό δεν θα πρέπει να θεωρείται επαρκώς σημαντική για να αναγραφεί. Η πιθανότητα εναλλακτικής τιμής ή αλλαγής του 50 τοις εκατό ή περισσότερο, για σκοπούς αεροπλοΐας, δεν θα πρέπει να θεωρείται πιθανότητα αλλά αντίθετα θα πρέπει να αναγράφεται, κατά περίπτωση, χρησιμοποιώντας τους ενδείκτες αλλαγής "BECMG" ή "TEMPO" ή με την υποδιαίρεση της χρονικής διάρκειας ισχύος χρησιμοποιώντας τη σύντμηση "FM". Η ομάδα πιθανότητας δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να προσδιορίσει τον ενδείκτη αλλαγής "BECMG" ούτε τον ενδείκτη χρόνου "FM".

1.5 Αριθμοί αλλαγής και ομάδων πιθανότητας

Σύσταση.– *Ο αριθμός αλλαγής και ομάδων πιθανότητας θα πρέπει να τηρείται στο ελάχιστο και δεν θα πρέπει κανονικά να υπερβαίνει τις πέντε ομάδες.*

1.6 Διανομή του TAF

Τα TAF και οι τροποποιήσεις τους πρέπει να διανέμονται στις διεθνείς τράπεζες δεδομένων OPMET *και τα* κέντρα που προσδιορίζονται με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας για τη λειτουργία των δορυφορικών συστημάτων διανομής της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, σύμφωνα με τις περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΡΟΓΝΩΣΕΙΣ ΤΑΣΗΣ

2.1 Μορφή των προγνώσεων τάσης

Οι προγνώσεις τάσης πρέπει να εκδίδονται σύμφωνα με τα περιγράμματα που φαίνονται στο Προσάρτημα 3, Πίνακες A3-1 και A3-2. Οι μονάδες και οι κλίμακες που χρησιμοποιούνται στης προγνώσεις τάσης πρέπει να είναι οι ίδιες όπως εκείνες που χρησιμοποιούνται στην αναφορά στην οποία επισυνάπτονται.

Σημείωση.– Παραδείγματα προγνώσεων τάσης δίνονται στο Προσάρτημα 3.

2.2 Ενσωμάτωση μετεωρολογικών στοιχείων στις προγνώσεις τάσης

2.2.1 Γενικές διατάξεις

Η πρόγνωση τάσης πρέπει να δείχνει τις σημαντικές αλλαγές σε σχέση με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα στοιχεία: άνεμο επιφανείας, ορατότητα, καιρό και νέφη. Πρέπει να περιλαμβάνονται μόνον εκείνα τα στοιχεία για τα οποία αναμένεται σημαντική αλλαγή. Πάντως, στην περίπτωση σημαντικών αλλαγών σε σχέση με τα νέφη, πρέπει να αναφέρονται όλες οι ομάδες νεφών, που περιλαμβάνουν και στρώματα ή μάζες που δεν αναμένεται να αλλάξουν. Στην περίπτωση μιας σημαντικής αλλαγής στην ορατότητα, πρέπει επίσης *να* αναφέρεται το φαινόμενο που προκαλεί τη μείωση της ορατότητας. Όταν δεν αναμένεται να επισυμβεί κάποια αλλαγή, αυτό πρέπει να αναφέρεται με τον όρο "NOSIG".

2.2.2 Άνεμος επιφανείας

Η πρόγνωση τάσης πρέπει να δείχνει τις αλλαγές στον άνεμο επιφανείας οι οποίες περιλαμβάνουν:

α) αλλαγή στη μέση διεύθυνση του ανέμου κατά 60^o ή περισσότερο, η μέση ταχύτητα πριν ή/και μετά την αλλαγή να είναι 20 km/h (10 κόμβους) ή περισσότερο,

β) αλλαγή στη μέση ταχύτητα του ανέμου κατά 20 km/h (10 κόμβων) ή περισσότερο, *και*

γ) αλλαγές στον άνεμο μέσω τιμών επιχειρησιακής σπουδαιότητας. Οι τιμές κατωφλίου θα πρέπει να καθιερώνονται από την μετεωρολογική αρχή σε διαβούλευση με την αρμόδια αρχή ATS *και τους* ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς, λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές στον άνεμο οι οποίες θα :
   1) απαιτούσαν αλλαγή του εν χρήσει διαδρόμου, και
   2) έδειχναν ότι οι συνιστώσες ουρίου και πλαγίου ανέμου θα άλλαζαν μέσω τιμών που αντιπροσωπεύουν τα κύρια επιχειρησιακά όρια για τυπική εκμετάλλευση αεροσκαφών στο αεροδρόμιο.

2.2.3 Ορατότητα

Όταν η ορατότητα αναμένεται να βελτιωθεί και να αλλάξει προς ή να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές, ή όταν η ορατότητα αναμένεται να χειροτερεύσει και να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων από τις ακόλουθες τιμές: 150, 350, 600, 800, 1.500 ή 3.000 μ., η πρόγνωση τάσης πρέπει να

αναφέρει την αλλαγή. Όταν διεξάγονται σημαντικοί αριθμοί πτήσεων σύμφωνα τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως, η πρόγνωση πρέπει επιπροσθέτως να αναφέρει τις αλλαγές προς ή τις διερχόμενες μέσω των 5.000 μ.

Σημείωση.– Στις προγνώσεις τάσης που προσαρτώνται στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, η ορατότητα αναφέρεται στην ορατότητα πρόγνωσης κατά μήκος των διαδρόμων. Στις προγνώσεις τάσης που προσαρτώνται στα METAR και SPECI, η ορατότητα αναφέρεται στην προβλεπόμενη επικρατούσα ορατότητα.

2.2.4 Καιρικά φαινόμενα

2.2.4.1 Η πρόγνωση τάσης πρέπει να δείχνει την αναμενόμενη εκδήλωση, παύση ή αλλαγή της έντασης ενός ή περισσοτέρων, μέχρι το μέγιστο των τριών, από τα ακόλουθα καιρικά φαινόμενα ή συνδυασμούς αυτών:

- παγωμένος υετός
- μέτριος ή ισχυρός υετός(περιλαμβανομένων και όμβρων αυτών)
- κονιορτοθύελλα
- αμμοθύελλα
- άλλα καιρικά φαινόμενα που αναφέρονται στο Προσάρτημα 3, 4.4.2.3 μόνον εάν αναμένεται να προκαλέσουν σημαντική αλλαγή στην ορατότητα.

2.2.4.2 Η πρόγνωση τάσης πρέπει να δείχνει την αναμενόμενη εκδήλωση ή παύση ενός ή περισσοτέρων, μέχρι το μέγιστο των τριών, από τα ακόλουθα καιρικά φαινόμενα ή συνδυασμούς αυτών.

- παγοκρύσταλλοι
- παγωμένη ομίχλη
- χαμηλά παρασυρόμενος κονιορτός, άμμος ή χιόνι
- ανυψούμενος κονιορτός, άμμος ή χιόνι
- καταιγίδα (με ή χωρίς υετό)
- λαίλαπα
- χοανοειδές νέφος (σίφωνας ξηράς ή θαλάσσιος σίφωνας)

2.2.4.3 Ο συνολικός αριθμός φαινομένων που αναφέρονται στα 2.2.4.1 και 2.2.4.2 δεν πρέπει να υπερβαίνει τα τρία.

2.2.4.4 Το αναμενόμενο πέρας των καιρικών φαινομένων πρέπει να υποδηλώνεται με τη σύντμηση "NSW".

2.2.5 Νέφη

Όταν το ύψος της βάσης ενός στρώματος νεφών της έκτασης BKN ή OVC αναμένεται να ανέλθει και να αλλάξει προς ή να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων εκ των ακολούθων τιμών, ή όταν το ύψος της βάσης ενός στρώματος της έκτασης BKN ή OVC αναμένεται να κατέλθει και να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων εκ των ακολούθων τιμών: 30, 60, 150, 300 και 450 μ. (100, 200, 500, 1.000 και 1.500 πόδια), η πρόγνωση τάσης πρέπει να αναφέρει αυτήν την αλλαγή. Όταν το ύψος βάσης ενός στρώματος νεφών είναι κάτω ή αναμένεται να πέσει κάτω ή να ανέλθει πάνω από τα 450 μ. (1.500 πόδια), η πρόγνωση τάσης πρέπει επίσης να αναφέρει τις αλλαγές στη νέφωση από SKC, FEW, ή SCT αυξανόμενης προς BKN ή OVC, ή τις αλλαγές από BKN ή OVC μειούμενης προς SKC, FEW, ή SCT. Όταν δεν προβλέπονται σωρειτομελανίες και σύννεφα κάτω από 1.500 μ. (5.000 πόδια) ή κάτω από το υψηλότερο ελάχιστο ύψος τομέα, οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο, και τα "CAVOK" *και* "SKC *δεν* είναι κατάλληλα, πρέπει να χρησιμοποιείται η σύντμηση "NSC".

2.2.6 Κατακόρυφη ορατότητα

Όταν ο ουρανός αναμένεται να παραμείνει ή να καταστεί καλυμμένος και στο αεροδρόμιο διατίθενται παρατηρήσεις κατακόρυφης ορατότητας, και η κατακόρυφη ορατότητα προβλέπεται να βελτιωθεί και να αλλάξει προς ή να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων εκ των ακολούθων τιμών, ή όταν η κατακόρυφη ορατότητα προβλέπεται να χειροτερεύσει και να αλλάξει προς ή να διέλθει μέσω μιας ή περισσοτέρων εκ των ακολούθων τιμών: 30, 60, 150 ή 300 μ. (100, 200, 500 ή 1.000 πόδια), η πρόγνωση τάσης πρέπει να αναφέρει την αλλαγή.

2.2.7 Επιπρόσθετα κριτήρια

Κριτήρια για την ένδειξη αλλαγών που βασίζονται σε τοπικά επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, επιπλέον εκείνων που προσδιορίζονται στα 2.2.2 έως 2.2.6, πρέπει να χρησιμοποιούνται όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων.

2.3 Χρήση ομάδων αλλαγής

Σημείωση.– Καθοδήγηση για τη χρήση των ενδεικτών αλλαγής στις προγνώσεις τάσης παρέχεται στον Πίνακα A3-3.

2.3.1 Όταν αναμένεται να συμβεί μια αλλαγή, η πρόγνωση τάσης πρέπει να αρχίζει με έναν από τους ενδείκτες αλλαγής "BECMG" ή "TEMPO".

2.3.2 Ο ενδείκτης αλλαγής "BECMG" πρέπει να χρησιμοποιείται για να περιγράψει αλλαγές πρόγνωσης όταν οι μετεωρολογικές συνθήκες αναμένεται να φθάσουν ή να διέλθουν μέσω καθορισμένων τιμών με κανονικό ή μη κανονικό ρυθμό. Η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας, ή ο χρόνος κατά τον οποίο, προβλέπεται να συμβεί η αλλαγή πρέπει να υποδηλώνεται, χρησιμοποιώντας τις συντμήσεις "FM", "TL", ή "AT", κατά περίπτωση, εκάστη ακολουθούμενη από μια χρονική ομάδα σε ώρες και λεπτά. Όταν η αλλαγή προβλέπεται να αρχίσει και να τελειώσει εξ ολοκλήρου εντός της περιόδου πρόγνωσης τάσης, η αρχή και το τέλος της αλλαγής πρέπει να υποδηλώνεται χρησιμοποιώντας τις συντμήσεις "FM" *και* "TL", αντίστοιχα, με τις σχετικές τους χρονικές ομάδες. Όταν η αλλαγή προβλέπεται να αρχίσει στην αρχή της περιόδου πρόγνωσης τάσης αλλά να ολοκληρωθεί πριν από το τέλος αυτής της περιόδου, η σύντμηση "FM" *και η* συναφής της χρονική ομάδα πρέπει να παραλείπονται και πρέπει να χρησιμοποιείται μόνον η "TL" και η συναφής της χρονική ομάδα. Όταν η αλλαγή προβλέπεται να αρχίσει κατά τη διάρκεια της περιόδου πρόβλεψης τάσης και να συμπληρωθεί στο τέλος αυτής της περιόδου, η σύντμηση "TL" και η συναφής της χρονική ομάδα πρέπει να παραλείπονται και πρέπει να χρησιμοποιείται μόνον η "FM" και η συναφής της χρονική ομάδα. Όταν η αλλαγή προβλέπεται να αρχίσει σε καθορισμένο χρόνο κατά τη διάρκεια της περιόδου πρόγνωσης τάσης, πρέπει να χρησιμοποιείται η σύντμηση "AT" ακολουθούμενη από τη συναφή της χρονική ομάδα. Όταν η αλλαγή προβλέπεται να αρχίσει κατά την αρχή της περιόδου πρόγνωσης τάσης και να ολοκληρωθεί με το τέλος της περιόδου αυτής ή όταν η αλλαγή προβλέπεται να συμβεί εντός της περιόδου πρόγνωσης τάσης αλλά ο χρόνος είναι αβέβαιος, οι συντμήσεις "FM", "TL" ή "AT" και οι συναφείς τους χρονικές ομάδες πρέπει να παραλείπονται και ο ενδείκτης αλλαγής "BECMG" πρέπει να χρησιμοποιείται μόνος.

2.3.3 Ο ενδείκτης αλλαγής "TEMPO" πρέπει να χρησιμοποιείται για να περιγράψει πρόγνωση προσωρινών διακυμάνσεων στις μετεωρολογικές συνθήκες οι οποίες φθάνουν ή διέρχονται από καθορισμένες τιμές και διαρκούν για περίοδο λιγότερο από μια ώρα σε κάθε περίπτωση και, συνολικώς, καλύπτουν λιγότερο από το μισό της περιόδου κατά τη διάρκεια της οποίας προβλέπεται να συμβούν οι διακυμάνσεις. Η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας προβλέπεται να συμβούν οι προσωρινές διακυμάνσεις, πρέπει να δηλώνεται χρησιμοποιώντας τις συντμήσεις "FM" ή/και "TL", κατά περίπτωση, εκάστη ακολουθούμενη από μια χρονική ομάδα σε ώρες και λεπτά. Όταν η περίοδος προσωρινών διακυμάνσεων στις μετεωρολογικές συνθήκες προβλέπεται να αρχίσει και να τελειώσει εξ ολοκλήρου εντός της περιόδου πρόγνωσης τάσης, η αρχή και το τέλος της περιόδου προσωρινών διακυμάνσεων πρέπει να υποδηλώνονται χρησιμοποιώντας τις συντμήσεις "FM" *και* "TL", αντίστοιχα, με τις συναφείς τους χρονικές ομάδες. Όταν η περίοδος προσωρινών διακυμάνσεων προβλέπεται να αρχίσει κατά την αρχή της περιόδου πρόγνωσης τάσης αλλά να τελειώσει πριν από το τέλος της περιόδου αυτής, η σύντμηση "FM" και η συναφής της χρονική ομάδα πρέπει να παραλείπονται και πρέπει να χρησιμοποιείται μόνον η "TL" και η συναφής της χρονική ομάδα. Όταν η περίοδος προσωρινών διακυμάνσεων προβλέπεται να αρχίσει κατά την περίοδο της πρόγνωσης τάσης και να παύσει με το τέλος της περιόδου αυτής, η σύντμηση "TL" και η συναφής της χρονική ομάδα πρέπει να παραλείπονται και πρέπει να χρησιμοποιείται μόνον η "FM" και η συναφής της χρονική ομάδα. Όταν η περίοδος προσωρινών διακυμάνσεων προβλέπεται να αρχίσει στην αρχή της περιόδου πρόγνωσης τάσης και να παύσει με το τέλος της περιόδου αυτής, αμφότερες οι συντμήσεις "FM" *και* "TL" και οι συναφείς τους χρονικές ομάδες πρέπει να παραλείπονται και ο ενδείκτης αλλαγής "TEMPO" πρέπει να χρησιμοποιείται μόνος.

2.4 Χρήση του ενδείκτη πιθανότητας

Ο ενδείκτης "PROB" δεν πρέπει να χρησιμοποιείται σε προγνώσεις τάσης.

3. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΡΟΓΝΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ

3.1 Μορφή των προγνώσεων για απογείωση

Σύσταση.– *Η μορφή της πρόγνωσης θα πρέπει να είναι όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και των ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα. Η σειρά των στοιχείων και η ορολογία, μονάδες και κλίμακες που χρησιμοποιούνται στις προγνώσεις για απογείωση θα πρέπει να είναι ίδιες με εκείνες που χρησιμοποιούνται στις αναφορές για το ίδιο αεροδρόμιο.*

3.2 Τροποποιήσεις στις προγνώσεις για απογείωση

Σύσταση.– *Τα κριτήρια για την έκδοση τροποποιήσεων των προγνώσεων για απογείωση όσον αφορά τη διεύθυνση και ένταση ανέμου επιφανείας, θερμοκρασία και πίεση και οποιαδήποτε άλλα στοιχεία που έχουν συμφωνηθεί τοπικά θα πρέπει να συμφωνηθούν μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων. Τα κριτήρια θα πρέπει να είναι σε συνέπεια με τα αντίστοιχα κριτήρια για τις ειδικές αναφορές που έχουν καθορισθεί για το αεροδρόμιο σύμφωνα με το Προσάρτημα 3, 2.3.1.*

4. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΡΟΓΝΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΓΙΑ ΠΤΗΣΕΙΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΥΨΟΥΣ

4.1 Μορφή και περιεχόμενο των προγνώσεων περιοχής GAMET

Όταν προετοιμάζονται σε μορφή GAMET, οι προγνώσεις περιοχής πρέπει να περιέχουν δύο τμήματα: Το Τμήμα Ι που σχετίζεται με πληροφορίες για καιρικά φαινόμενα διαδρομής επικίνδυνα για πτήσεις χαμηλού ύψους, που προετοιμάζονται για υποστήριξη της έκδοσης πληροφοριών AIRMET, και το Τμήμα ΙΙ που σχετίζεται με επιπρόσθετες πληροφορίες που απαιτούνται από τις πτήσεις χαμηλού ύψους. Το περιεχόμενο και η σειρά των στοιχείων στην πρόγνωση περιοχής GAMET, όταν προετοιμάζονται, πρέπει να είναι σύμφωνα με το περίγραμμα που φαίνεται στον Πίνακα A5-4. Επιπρόσθετα στοιχεία στο Τμήμα ΙΙ πρέπει να περιλαμβάνονται σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας. Τα στοιχεία τα οποία καλύπτονται ήδη από ένα τηλεγράφημα SIGMET πρέπει να παραλείπονται από τις προγνώσεις περιοχής GAMET.

4.2 Τροποποιήσεις σε προγνώσεις περιοχής GAMET

Όταν στην πρόγνωση περιοχής GAMET έχει περιληφθεί ένα καιρικό φαινόμενο επικίνδυνο για τις πτήσεις χαμηλού ύψους και το φαινόμενο της πρόγνωσης δεν συμβαίνει, ή δεν προβλέπεται πλέον, πρέπει να εκδίδεται ένα GAMET AMD, που να τροποποιεί μόνον το σχετικό καιρικό στοιχείο.

Σημείωση.– Οι προδιαγραφές που αφορούν την έκδοση πληροφοριών AIRMET, που τροποποιούν την πρόγνωση περιοχής σε σχέση με καιρικά φαινόμενα επικίνδυνα για πτήσεις χαμηλού ύψους, παρέχονται στο Προσάρτημα 6.

4.3 Περιεχόμενο των προγνώσεων περιοχήςγια πτήσεις χαμηλού ύψους σε μορφή χάρτη

4.3.1 Όταν χρησιμοποιείται η μορφή χάρτη για προγνώσεις περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους, η πρόγνωση των ανωτέρων ανέμων και της θερμοκρασίας της ανώτερης ατμόσφαιρας πρέπει αν εκδίδεται για σημεία που απέχουνόχι περισσότερο από 500 km (300 ν.μ.) και τουλάχιστον για τα ακόλουθα ύψη: 600, 1.500 και 3.000 μ. (2.000, 5.000 και 10.000 πόδια), και 4.500 μ. (15.000 πόδια) σε ορεινές περιοχές.

4.3.2 Όταν χρησιμοποιείται η μορφή χάρτη για προγνώσεις περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους, η πρόγνωση των φαινομένων SIGWX πρέπει να εκδοθεί ως πρόγνωση SIGWX χαμηλού ύψους για επίπεδα πτήσης μέχρι το 100 (ή μέχρι το επίπεδο πτήσης 150 σε ορεινές περιοχές, ή υψηλότερα, όταν απαιτείται). Οι προγνώσεις SIGWX χαμηλού ύψους πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

α) τα φαινόμενα που δικαιολογούν την έκδοση SIGMET όπως παρέχεταις το Προσάρτημα 6 και τα οποία αναμένεται να επηρεάσουν τις πτήσεις χαμηλού ύψους, και

β) τα στοιχεία των προγνώσεων περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους όπως παρέχονται στον Πίνακα A5-4 εκτός από τα στοιχεία που αφορούν:

1) ανώτερους ανέμους και θερμοκρασίες, και
2) πρόγνωση QNH.

Σημείωση.– Καθοδήγηση επί της χρήσης των όρων "ISOL", "OCNL" και"FRQ" που αναφέρονται σε νέφη σωρειτομελανίας και πυργωδών σωρειτών, καθώς και καταιγίδων παρέχεται στο Προσάρτημα 6.

4.4 Ανταλλαγή προγνώσεων περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους

Οι προγνώσεις περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους που προετοιμάζονται για υποστήριξη της έκδοσης πληροφοριών AIRMET πρέπει να ανταλλάσσονται μεταξύ των μετεωρολογικών γραφείων που είναι υπεύθυνα για την έκδοση τεκμηρίωσης πτήσης για πτήσεις χαμηλού ύψους στις εμπλεκόμενες περιοχές πληροφοριών πτήσης.

Πίνακας Α5-1. Περίγραμμα για TAF

Κλειδί: M = υποχρεωτική αναφορά, μέρος κάθε τηλεγραφήματος,
C = αναφορά υπό όρους, που εξαρτάται από τις μετεωρολογικές συνθήκες ή τη μέθοδο παρατήρησης,
O = προαιρετική αναφορά.

Σημείωση 1.– Το εύρος και η ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο TAF φαίνονται στον Πίνακα A5-3 του παρόντος προσαρτήματος.

Σημείωση 2.– Οι επεξηγήσεις για τις συντμήσεις μπορεί να αναζητηθούν στο Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes *(PANS-ABC, Doc 8400).*

Στοιχείο όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 6	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*	*Παραδείγματα*
Αναγνώριση του τύπου πρόγνωσης (M)	Τύπος πρόγνωσης (M)	TAF ή TAF AMD ή TAF COR	TAF TAF AMD
Ενδείκτης τοπωνυμίας (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίας του ICAO (M)	nnnn	YADO[1]
Χρόνος έκδοσης της πρόγνωσης (M)	Ημέρα και ώρα έκδοσης της πρόγνωσης σε UTC (M)	nnnnnnZ	160000Z
Αναγνώριση ελλειπούσης πρόγνωσης (C)	Αναγνωριστικό ελλειπούσης πρόγνωσης (C)	NIL	NIL
ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ TAF ΕΑΝ ΛΕΙΠΕΙ Η ΠΡΟΓΝΩΣΗ.			
Ημέρα και διάρκεια ισχύος της πρόγνωσης (M)	Ημέρα και διάρκεια ισχύος της πρόγνωσης σε UTC (M)	nnnnnn	160624 080918
Αναγνώριση ακυρωμένης πρόγνωσης (C)	Αναγνωριστικό ακυρωμένης πρόγνωσης (C)	CNL	CNL
ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ TAF ΕΑΝ ΜΑΤΑΙΩΘΗΚΕ Η ΠΡΟΓΝΩΣΗ.			
Άνεμος επιφανείας (M)	Διεύθυνση ανέμου (M)	nnn ή VRB[2]	24015KMH, VRB04KMH (24008KT), (VRB02KT) 19022KMH (19011KT)
	Ταχύτητα ανέμου (M)	[P]nn[n]	00000KMH (00000KT) 140P199KMH (140P99KT)
	Σημαντικές μεταβολές ταχύτητας (C)[3]	G[P]nn[n]	12012G35KMH (12006G18KT) 24032G54KMH (24016G27KT)
	Μονάδες μέτρησης (M)	KMH (ή KT)	
Ορατότητα (M)	Επικρατούσα ορατότητα (M)	nnnn C A V O K	0350 7000 9000 9999 CAVOK
Καιρός (C)[4, 5]	Ένταση των ακραίων φαινομένων (C)[6]	— ή + —	
	Χαρακτηριστικά και τύπος των καιρικών φαινομένων (C)[7]	DZ ή *RA* ή SN ή SG ή PL ή DS ή SS ή FZDZ ή FZRA ή SHGR ή SHGS ή SHRA ή SHSN ή TSGR ή TSGS ή TSPL ή TSRA ή TSSN IC ή FG ή BR ή SA ή DU ή HZ ή FU ή VA ή SQ ή PO ή FC ή TS ή BCFG ή BLDU ή BLSA ή BLSN ή DRDU ή DRSA ή DRSN ή FZFG ή MIFG ή PRFG	RA HZ +TSRA FG —FZDZ PRFG +TSRASN SNRA FG

Στοιχείο	Λεπτομερές περιεχόμενο	Πρότυπο				Παραδείγματα
Νέφη (M)[12]	Νέφωση και ύψος βάσης ή κατακόρυφη ορατότητα (M)	FEWnnn ή SCTnnn ή BKNnnn ή OVCnnn	VVnnn ή VV///	SKC ή NSC		FEW 010 VV005 SKC OVC020 VV/// NSC SCT0054 BKN012
	Τύπος νεφών (C)[4]	CB	–			SCT008 BKN025CB
Θερμοκρασία (O)[9]	Όνομα του στοιχείου (M)	TX				TX25/13Z TN09/05Z TX05/12Z TNM02/03Z
	Μέγιστη θερμοκρασία (M)	[M]nn/				
	Χρόνος που συμβαίνει η μέγιστη θερμοκρασία (M)	nnZ				
	Όνομα του στοιχείου (M)	TN				
	Ελάχιστη θερμοκρασία (M)	[M]nn/				
	Χρόνος που συμβαίνει η ελάχιστη θερμοκρασία (M)	nnZ				
Αναμενόμενες σημαντικές αλλαγές σε ένα ή περισσότερα από τα ανωτέρω στοιχεία κατά τη χρονική διάρκεια ισχύος (C)[4, 10]	Ενδείκτης αλλαγής ή πιθανότητας (M)	PROB30 [TEMPO] ή PROB40 [TEMPO] ή BECMG ή TEMPO ή FM				
	Χρονική περίοδος που συμβαίνει ή αλλάζει (M)	nnnn				
	Άνεμος (C)[4]	Nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]KMH ή VRBnnKMH (ή Nnn[P]nn[G[P]nn]KT ή VRBnnKT)				TEMPO 1518 25070G100GKMH (TEMPO 1518 25035G50KT) TEMPO 1214 17025G50KMH 1000 TSRA SCT010CB BKN020 (TEMPO 1214 17012G25KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020)
	Επικρατούσα ορατότητα (C)[4]	Nnnn			CAVOK	BECMG 1011 00000KMH 2400 OVC010 (BECMG 1011 00000KT 2400 OVC010) PROB30 1214 0800 FG
	Καιρικό φαινόμενο: ένταση (C)[6]	— ή +	—	NSW		BECMG 1214RA TEMPO 0304 FZRA TEMPO 1215 BLSN PROB40 TEMPO 0608 0500 FG
	Καιρικό φαινόμενο: χαρακτηριστικά και τύπος (C)[4, 7]	DZ ή RA ή SN ή SG ή PL ή DS ή SS ή FZDZ ή FZRA ή SHGR ή SHGS ή SHRA ή SHSN ή TSGR ή TSGS ή TSPL ή TSRA ή TSSN	IC ή FG ή BR ή SA ή DU ή HZ ή FU ή VA ή SQ ή PO ή FC ή TSή BCFG ή BLDU ή BLSA ή BLSN ή DRDU ή DRSA ή DRSN ή FZFG ή MIFG ή PRFG			
	Νέφωση και ύψος βάσης ή κατακόρυφη ορατότητα (C)[4]	FEWnnn ή SCTnnn ή BKNnnn ή OVCnnn	VVnnn ή VV//	SKC ή NSC		FM1230 15015KMH 9999 BKN020 (FM 1230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1820 8000 NSW NSC BECMG 0608 SCT015CB BKN020
	Τύπος νεφών (C)[4]	CB	WW			

Σημειώσεις.–

1. Φανταστική τοποθεσία.
2. Να χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με το 1.2.1.
3. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 1.2.1.
4. Να περιλαμβάνεται οποτεδήποτε έχει εφαρμογή.
5. Μια ή περισσότερες ομάδες, μέχρι το μέγιστο των τριών, σύμφωνα με το 1.2.3.
6. Να περιλαμβάνεται οποτεδήποτε έχει εφαρμογή σύμφωνα με το 1.2.3. Χωρίς προσδιοριστικό για *μέτρια* ένταση.
7. Τα καιρικά φαινόμενα να περιλαμβάνονται σύμφωνα με το 1.2.3.
8. Μέχρι τέσσερα επίπεδα νεφών σύμφωνα με το 1.2.4.
9. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 1.2.5.
10. Να περιλαμβάνεται σύμφωνα με το 1.3, 1.4 και 1.5.

Πίνακας A5-2. Χρήση ενδεικτών αλλαγής και ώρας στα TAF

Ενδείκτης αλλαγής ή ώρας		*Χρονική περίοδος*	*Έννοια*	
FM		$n_hn_hn_mn_m$	χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει σημαντική αλλαγή στα περισσότερα καιρικά στοιχεία που συμβαίνουν στις n_hn_h ώρες και n_mn_m λεπτά (UTC). όλα τα στοιχεία που δίνονται πριν από το "FM" πρέπει να περιλαμβάνονται μετά από το "FM" (δηλαδή, αντικαθίστανται όλα από εκείνα που ακολουθούν τη σύντμηση)	
BECMG		$n_1n_1n_2n_2$	η αλλαγή προβλέπεται να αρχίσει στις n_1n_1 ώρες (UTC) και να ολοκληρώνεται στις n_2n_2ώρες (UTC), μόνον εκείνα τα στοιχεία για τα οποία προβλέπεται αλλαγή πρέπει να δίνονται μετά από το "BECMG", η χρονική περίοδος $n_1n_1n_2n_2$ θα πρέπει κανονικά να είναι λιγότερο από 2 ώρες και σε κάθε περίπτωση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 4 ώρες	
TEMPO		$n_1n_1n_2n_2$	προσωρινές διακυμάνσεις προβλέπεται να αρχίσουν στις n_1n_1 ώρες (UTC) και να παύσουν στις n_2n_2 ώρες (UTC). μόνον εκείνα τα στοιχεία για τα οποία προβλέπονται διακυμάνσεις πρέπει να δίνονται μετά από το "TEMPO",. οι προσωρινές διακυμάνσεις δεν θα πρέπει να διαρκούν περισσότερο από μια ώρα σε κάθε περίσταση, και συνολικώς, καλύπτουν λιγότερο από τη μισή περίοδο $n_1n_1n_2n_2$.	
PROBnn	—	$n_1n_1n_2n_2$	πιθανότητα να συμβεί (σε %) εναλλακτική τιμή στοιχείου ή στοιχείων της πρόγνωσης. nn = 30 ή nn= 40 μόνον. πρέπει να τεθεί μετά από το σχετικό στοιχείο	—
	TEMPO	$n_1n_1n_2n_2$		πιθανότητα να συμβούν προσωρινές διακυμάνσεις

Πίνακας A5-3. Εύρος και ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο TAF

Στοιχείο όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 6		*Εύρος*	*Ανάλυση*
Διεύθυνση ανέμου:	°αληθής	000 – 360	10
Ταχύτητα ανέμου:	KMH KT	00 – 399* 00 – 199*	1 1
Ορατότητα:	M M M M	0000 – 0800 0800 – 5.000 5.000 – 9.000 9.000 – 9.999	50 100 1.000 999
Κατακόρυφη ορατότητα:	ανά 30 M (100 FT)	000—020	1
Νέφη: ύψος βάσης νεφών:	ανά 30 M (100 FT)	000 – 100	1
Θερμοκρασία αέρος (μέγιστη και ελάχιστη:	°C	–80 – +60	1

* Δεν υπάρχει αεροναυτική απαίτηση να αναφερθούν οι ταχύτητες ανέμου επιφανείας 200 km/h (100 κόμβων) ή περισσότερο. Εντούτοις, έχει γίνει πρόβλεψη για αναφορά ταχυτήτων ανέμου έως 399 km/h (199 κόμβους) για μη αεροναυτικούς σκοπούς, κατά περίπτωση.

Πίνακας A5-4. Περίγραμμα για GAMET

Κλειδί: M = υποχρεωτική αναφορά, μέρος κάθε τηλεγραφήματος,
C = αναφορά υπό όρους, που εξαρτάται από τις μετεωρολογικές συνθήκες,
O = προαιρετική αναφορά.
= = η διπλή γραμμή υποδηλώνει ότι το κείμενο που την ακολουθεί θα πρέπει να τεθεί στην επόμενη γραμμή.

Στοιχείο	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*	*Παραδείγματα*
Ενδείκτης τοπωνυμίας του FIR/CTA (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίας ICAO της μονάδας ATS που εξυπηρετεί το FIR ή το CTA στο οποίο αναφέρεται το GAMET (M)	nnnn	YUCC[1]
Αναγνώριση (M)	Αναγνώριση τηλεγραφήματος (M)	GAMET	GAMET
Χρονική διάρκεια ισχύος (M)	Ομάδα ημέρας-ώρας που υποδηλώνει τη χρονική διάρκεια ισχύος σε UTC (M)	VALID nnnnnn/nnnnnn	VALID 220600/221200
Ενδείκτης τοπωνυμίας του μετεωρολογικού γραφείου (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίας του μετεωρολογικού γραφείου που απέστειλε το τηλεγράφημα με δμια διαχωριστική παύλα (M)	nnnn-	YUDO-[1]
Όνομα του FIR/CTA ή μέρους αυτού (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίας και όνομα του FIR/CTA ή μέρους αυτού για το οποίο εκδίδεται το GAMET (M)	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/n] [BLW FLnnn] ή nnnn nnnnnnnnnn CTA[/n] [BLW FLnnn]	YUCC AMSWELL FIR/2 BLW FL 120 YUCC AMSWELL FIR

Στοιχείο	Αναλυτικό περιεχόμενο	Περίγραμμα			Παραδείγματα
		Αναγνωριστικό και ώρα	Περιεχόμενο	Θέση	
Ενδείκτης για την έναρξη του Τμήματος I (M)	Ενδείκτης για την αναγνώριση της έναρξης του Τμήματος I (M)	SECN I			SECN I
Άνεμος επιφανείας (C)	Άνεμος εκτεταμένης επιφανείας που υπερβαίνει τα 60 km/h (30 κόμβους) (M)	SFC WSPD: [nn/nn]	[n]nn KMH (ή [n]nn KT)	[N of Nnn ή Snn] ή [S of Nnn ή Snn] ή [W of Wnnn ή Ennn] ή [E of Wnnn ή Ennn] ή [nnnnnnnnnn][2]	SFC WSPD: 10/12 65 KMH SFC WSPD:40KT E OF 110
Ορατότητα επιφανείας (C)	Ορατότητα εκτεταμένης επιφάνειας κάτω από 5.000 μ. που περιλαμβάνει τα καιρικά φαινόμενα που δημιουργούν τη μείωση της ορατότητας	SFC VIS: [nn/nn]	Nnnn M FG ήBR ή SA ή DU ή HZ ή FU ή VA ή PO ή DS ή SS ή DZ ή RA ή SN ή SG ή IC ή FC ή GR ή GS ή PL ή SQ		SFC VIS: 06/08 3000 M BR N of N51

Σημαντικός καιρός (C)	Συνθήκες σημαντικού καιρού που περικλείεται από καταιγίδες και βαριά αμμοθύελα και κονιορτοθύελα	SIGWX: [nn/nn]	ISOL TS ή OCNL TS ή FRQ TS ή OBSC TS ή EMBD TS ή HVY DS ή HVY SS ή SQL TS ή ISOL TSGR ή OCNL TSGR ή FRQ TSGR ή OBSC TSGR ή EMBD TSGR ή SQL TSG ή VA		SIGWX: 11/12 ISOL TS SIGWX: 12/14 SS S OF N35
Απόκριψη ορέων (C)	Απόκριψη ορέων	MT OBSC: [nn/nn]	nnnnnnnnnn[2]		MT OBSC: MT PASSES S OF N48
Νέφη (C)	Εκτεταμένες περιοχές με σπασμένα νέφη ή νεφοσκεπείς με ύψος βάσης λιγότερο από 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το επίπεδο του εδάφους (AGL) ή πάνω από τη μέση στάθμη θαλάσσης (AMSL) ή/και οποιαδήποτε εμφάνιση νεφών σωρειτομελανίας (CB) ή πυργωδών σωρειτών (TCU)	SIG CLD: [nn/nn]	BKN ή OVC nnn[n]/nnn[n] M (ή nnn[n]/nnn[n] FT) AGL ή AMSL ISOL ή OCNL ή FRQ ή OBSC ή EMBD CB[3] ή TCU[3] nnn[n]/nnn[n] M (ή nnn[n]/nnn[n] FT) AGL ή AMSL		SIG CLD: 06/09 OVC 800/1100 FT AGL N OF N51 10/12 ISOL TCU 1200/8000 FT AGL
Παγοποίηση (C)	Παγοποίηση (εκτός από εκείνη που συμβαίνει σε νέφη μεταφοράς και για ισχυρή παγοποίηση για την οποία έχει ήδη εκδοθεί τηλεγράφημα SIGMET)	ICE: [nn/nn]	MOD FLnnn/nnn ή MOD ABV FLnnn ή SEV FLnnn/nnn ή ABV ABV FLnnn		ICE: MOD FL050/080
Αναταράξεις (C)	Αναταράξεις (εκτός από εκείνες που συμβαίνουν σε νέφη μεταφοράς και για ισχυρές αναταράξεις για τις οποίες έχει ήδη εκδοθεί τηλεγράφημα SIGMET)	TURB: [nn/nn]	MOD FLnnn/nnn ή MOD ABV FLnnn ή SEV FLnnn/nnn ή ABV ABV FLnnn		TURB: MOD ABV FL090
Κύμα όρους (C)	Κύνα όρους (εκτός από ισχυρά κύματα όρους για τα οποία έχει ήδη εκδοθεί τηλεγράφημα SIGMET)	MTW: [nn/nn]	MOD FLnnn/nnn ή MOD ABV FLnnn ή SEV FLnnn/nnn ή ABV ABV FLnnn		MTW: MOD ABV FL080 N OF N63
SIGMET (C)	Τηλεγραφήματα SIGNET που έχουν εφαρμογή στο εμπλεκόμενο FIR/CTA ή υποπεριοχή αυτού, για την οποία ισχύει η πρόγνωση περιοχής	SIGMET APPLICABLE	n [,n] [,n]		SIGMET APPLICABLE: 3,5
ή HAZARDOUS WX NIL (C)[4]		HAZARDOUS WX NIL			HAZARDOUS WX NIL
Ενδείκτης για την αρχή του Τμήματος II (M)	Ενδείκτης για την αναγνώριση της αρχής του Τμήματος II (M)	SECN II			SECN II
Κέντρα πίεσης και μέτωπα (M)	Κέντρα πίεσης και μέτωπα καθώς και οι αναμενόμενες κινήσεις και αναπτύξεις τους	PSYS: [nn]	L [n]nnn HPA ή H [n]nnn HPA ή FRONT ή NIL	Nnnnn ή Snnnn Wnnnnn ή Ennnnn ή Nnnnn ή Snnnn Wnnnnn ή Ennnnn TO Nnnnn ή Snnnn Wnnnnn ή Ennnnn	PSYS: 06 L 1004 HPA N5130 E01000 MOV NE 25KT WKN

			MOV N ή NE ή E ή SE ή S ή SW ή W ή NW nnKMH (nnKT) WKN ή NC ή INTSF	—	
Ανώτεροι άνεμοι και θερμοκρασίες (M)	Ανώτεροι άνεμοι και θερμοκρασίες ανώτερης ατμόσφαιρας τουλάχιστον για τα ακόλουθα ύψη: 600, 1.500 και 3.000 μ. (2.000, 5.000 και 10.000 πόδια)	WIND/T:	[n]nn M (ή [n]nnn FT) nnn/[n]nn kmh (ή nnn/[n]nn KT) PSnn ή MSnn	Nnnnn ή Snnnn Wnnnnn ή Ennnnn ή [N of Nnn ή Snn] ή	WIND/T: 2000 FT 270/70 KMH PS03 5000 FT 250/80 KMH MS02 10000 FT 240/85 KMH MS11
Νέφη (M)	Πληροφορίες νεφών που δεν περιλαμβάνονται στο Τμήμα I που δίνουν τον τύπο, ύψος και βάση και κορυφή πάνω από το επίπεδο εδάφους (AGL) ή πάνω από τη μέση στάθμη θαλάσσης (AMSL)	CLD: [nn/nn]	FEW ή *SCT* ή BKN ή OVC ST ή SC ή CU ή *AS* ή AC ή NS [n]nnn/[n]nnn M (ή [n]nnn/[n]nnn FT) AGL ή AMSL ή NIL	[S of Nnn ή Snn] ή [W of Wnnn ή Ennn] ή [E of Wnnn ή Ennn] ή [nnnnnnnnnn][2]	CLD: BKN SC 2500/8000 FT AGL
Επίπεδο παγοποίησης (M)	Ένδειξη ύψους του επιπέδου των 0°C πάνω από το επίπεδο εδάφους (AGL) ή πάνω από τη μέση στάθμη θαλάσσης (AMSL), εάν είναι χαμηλότερο από την κορυφή του εναέριου χώρου για τον οποίο παρέχεται η πρόγνωση	FZLVL:	[ABV] nnnn FT AGL ή AMSL		FZLVL: 3000 FT AGL
Πρόγνωση QNH (M)	Πρόγνωση της κατώτερης QNH κατά τη χρονική διάρκεια ισχύος	MNM QNH:	[n]nnn HPA		MNM QNH: 1004 HPA
Θερμοκρασία επιφανείας θαλάσσης και κατάσταση θαλάσσης (O)	Η θερμοκρασία επιφανείας θαλάσσης και η κατάσταση θαλάσσης απαιτούνται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας	SEA:	Tnn HGT [n]n M		SEA: T15 HGT 5 M
Ηφαιστειακές εκρήξεις (M)	Όνομα ηφαιστείου	VA:	nnnnnnnnnn ή NIL		VA: ETNA

Σημειώσεις.–

1. Φανταστική τοποθεσία.
2. Το ελεύθερο κείμενο που περιγράφει πολύ γνωστές γεωγραφικές τοποθεσίες θα πρέπει να τηρείται στο ελάχιστο.
3. Η θέση του CB ή/και του TCU θα πρέπει να καθορίζεται επιπλέον οποιωνδήποτε εκτεταμένων περιοχών σπασμένων νεφών ή νεφοσκεπών όπως δίνεται στο παράδειγμα.
4. Όταν δεν περιλαμβάνονται στοιχεία στο Τμήμα I.

Παράδειγμα A5-1. TAF

TAF για το YUDO (Donlon/International):

TAF YUDO 160000Z 160624 13018KMH 9000 BKN020 BECMG 0608 SCT015CB BKN020 TEMPO 0812 17025G45KMH 1000 TSRA SCT010CB BKN020 FM1230 15015KMH 9999 BKN020

Έννοια της πρόγνωσης:

TAF για το Donlon/International* που εκδόθηκε στις 16 του μηνός στις 0000 UTC και ισχύει από 0600 UTC έως 2400 UTC της 16ης του μηνός· διεύθυνση ανέμου επιφανείας 130 μοίρες· ταχύτητα ανέμου 18 χιλιόμετρα ανά ώρα· ορατότητα 9 χιλιόμετρα, σπασμένα νέφη στα 600 μέτρα· θα συμβεί μεταξύ 0600 UTC και 0800 UTC, διάσπαρτα νέφη σωρειτομελανίας στα 450 μέτρα και σπασμένα νέφη στα 600 μέτρα· προσωρινά μεταξύ 0800 UTC και 1200 UTC διεύθυνση ανέμου επιφανείας 170 μοίρες· ταχύτητα ανέμου 25 χιλιόμετρα ανά ώρα με ριπές 45 χιλιομέτρων ανά ώρα· ορατότητα 1.000 μέτρων σε καταιγίδα με μέτρια βροχή, διάσπαρτα νέφη σωρειτομελανίας στα 300 μέτρα και σπασμένα νέφη στα 600 μέτρα· από τις 1230 UTC διεύθυνση ανέμου επιφανείας 150 μοίρες· ταχύτητα ανέμου 15 χιλιόμετρα ανά ώρα· ορατότητα 10 χιλιόμετρα ή περισσότερο και σπασμένα νέφη στα 600 μέτρα.

* Φανταστική τοποθεσία

Σημείωση.– Σε αυτό το παράδειγμα, οι κύριες μονάδες "χιλιόμετρο ανά ώρα" και "μέτρο" χρησιμοποιήθηκαν για ταχύτητα ανέμου και ύψος βάσης νεφών, αντίστοιχα. Εντούτοις, σύμφωνα με το Παράρτημα 5, μπορεί αντ' αυτών να χρησιμοποιηθούν οι αντιστοιχούσες μη SI εναλλακτικές μονάδες "κόμβος" και "πόδι".

Παράδειγμα A5-2. Ακύρωση TAF

Ακύρωση TAF για το YUDO (Donlon/International):

TAF AMD YUDO 161500Z 1606/1624 CNL

Έννοια της πρόγνωσης:

Τροποποιημένο TAF για το Donlon/International* που εκδόθηκε την 16η του μηνός στις 1500 UTC και ακυρώνει το προηγουμένως εκδοθέν TAF που ίσχυε από 0600 UTC έως 2400 UTC της 16ης του μηνός.

* Φανταστική τοποθεσία

Παράδειγμα Α5-3. Πρόγνωση περιοχής GAMET

YUCC GAMET VALID 220600/221200 YUDO
YUSS AMSWELL FIR/2 BLW FL 100
SECN I

SFC WSPD:	10/12 65 KMH
SFC VIS:	06/08 3000 M BR N OF N51
SIGWX:	11/12 ISOL TS
SIG CLD:	06/09 OVC 800/1100 FT AGL N OF N51 10/12 ISOL TCU 1200/8000 FT AGL
ICE:	MOD FL050/080
TURB:	MOD ABV FL090
SIGMETS APPLICABLE:	3, 5
SECN II	
PSYS:	06 L 1004 HPA N5130 E01000 MOV NE 25 KT WKN
WIND/T:	2000 FT 270/70 KMH PS03 5000 FT 250/80 KMH MS02 10000 FT 240/85 KMH MS11
CLD:	BKN SC 2500/8000 FT AGL
FZLVL:	3000 FT AGL
MNM QNH:	1004 HPA
SEA:	T15 HGT 5M
VA:	NIL
Έννοια:	Πρόγνωση περιοχής για πτήσεις χαμηλού ύψους (GAMET) που εκδόθηκε για την υποπεριοχή δύο της περιοχής πληροφοριών πτήσης του Amswell* (που αναγνωρίζεται από το κέντρο ελέγχου περιοχής YUCC *του* Amswell) για κάτω από το επίπεδο πτήσης 100 από το μετεωρολογικό γραφείο του Donlon/International* (YUDO). Το τηλεγράφημα ισχύει από 0600 UTC έως 1200 UTC της 22ας του μηνός.
Τμήμα I:	
ταχύτητες ανέμου επιφανείας:	μεταξύ 1000 UTC *και* 1200 UTC 65 χιλιόμετρα ανά ώρα,
ορατότητα επιφανείας:	μεταξύ 0600 UTC *και* 0800 UTC 3.000 μέτρα βόρεια από τις 51 μοίρες βόρειο (λόγω αχλύδος),
σημαντικά καιρικά φαινόμενα:	μεταξύ 1100 UTC *και* 1200 UTC μεμονωμένες καταιγίδες χωρίς χαλάζι,
σημαντικά νέφη:	μεταξύ 0600 UTC *και* 0900 UTC νεφοσκεπής βάση 800, κορυφή 1.100 πόδια πάνω από το επίπεδο του εδάφους βόρεια από τις 51 μοίρες βόρειο. Μεταξύ 1000 UTC *και* 1200 UTC βάση μεμονωμένων πυργωδών σωρειτών 1.200, κορυφή 8.000 πόδια πάνω από το επίπεδο του εδάφους,
παγοποίηση:	μέτρια μεταξύ επιπέδου πτήσης 050 και 080,
αναταράξεις:	μέτριες πάνω από το επίπεδο πτήσης 090 (τουλάχιστον μέχρι το επίπεδο πτήσης 100),
τηλεγραφήματα SIGMET:	3 και 5 που έχουν εφαρμογή για τη χρονική διάρκεια ισχύος και τη σχετική υποπεριοχή.
Τμήμα II:	
συστήματα πιέσεως:	*στις* 0600 UTC χαμηλή πίεση 1.004 hectopascal *στις* 51,5 μοίρες βόρειο 10,0 μοίρες ανατολικό, αναμενόμενο να μετακινηθεί βορειοανατολικά με 25 κόμβους και να εξασθενήσει,
άνεμοι και θερμοκρασίες:	στα 2.000 πόδια πάνω από το επίπεδο του εδάφους διεύθυνση ανέμου 270 μοίρες˙ ταχύτητα ανέμου 70 χιλιόμετρα ανά ώρα, θερμοκρασία συν 3 βαθμοί Κελσίου˙ *στα* 5.000 πόδια πάνω από το επίπεδο του εδάφους διεύθυνση ανέμου 250 μοίρες˙ ταχύτητα ανέμου 80 χιλιόμετρα ανά ώρα, θερμοκρασία μείον 2 βαθμοί Κελσίου˙ *στα* 10.000 πόδια πάνω από το επίπεδο του εδάφους διεύθυνση ανέμου 240 μοίρες˙ ταχύτητα ανέμου 85 χιλιόμετρα ανά ώρα, θερμοκρασία μείον 11 βαθμοί Κελσίου,
νέφη:	σπασμένοι στρωματοσωρείτες, βάση 2.500 πόδια, κορυφή 8.000 πόδια πάνω από το επίπεδο του εδάφους.
επίπεδο παγοποίησης:	3.000 πόδια πάνω από το επίπεδο του εδάφους.
ελάχιστο QNH:	1.004 hectopascal,
θάλασσα:	θερμοκρασία επιφανείας 15 βαθμοί Κελσίου, και κατάσταση θαλάσσης 5 μέτρα,
ηφαιστειακή τέφρα:	τίποτα.

* Φανταστικές τοποθεσίες

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 6. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ SIGMET ΚΑΙ AIRMET, ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΑΤΜΗΤΙΚΟΥ ΑΝΕΜΟΥ

(Βλέπε Κεφάλαιο 7 του παρόντος Παραρτήματος.)

Σημείωση.– Οι ενδείκτες τύπου δεδομένων που θα χρησιμοποιηθούν στις συντετμημένες επικεφαλίδες για SIGMET, AIRMET, τα συμβουλευτικά τηλεγραφήματα τροπικού κυκλώνα και ηφαιστειακής τέφρας δίνονται στην Έκδοση No. 386 του WMO, Manual on the Global Telecommunication Systems.

1. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ SIGMET

1.1 Μορφή των τηλεγραφημάτων SIGMET

1.1.1 Το περιεχόμενο και η σειρά των στοιχείων σε ένα τηλεγράφημα SIGMET πρέπει να είναι σύμφωνα με το περίγραμμα που φαίνεται στον Πίνακα Α6-1.

1.1.2 Τα τηλεγραφήματα που περιέχουν πληροφορίες SIGMET πρέπει να αναγνωρίζονται ως “SIGMET”.

1.1.3 Ο αριθμός σειράς που αναφέρεται στο περίγραμμα του Πίνακα Α6-1 πρέπει να αντιστοιχεί στον αριθμό των τηλεγραφημάτων SIGMET που εκδίδονται για την περιοχή πληροφοριών πτήσης από τις 0001 UTC κατά την υπόψη ημέρα. Τα γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης των οποίων η περιοχή ευθύνης περιλαμβάνει περισσότερα από ένα FIR ή/και CTA πρέπει να εκδίδουν ξεχωριστά τηλεγραφήματα SIGMET για κάθε FIR ή/και CTA εντός της περιοχής ευθύνης τους.

1.1.4 Σύμφωνα με το περίγραμμα του Πίνακα Α6-1, μόνον ένα από τα ακόλουθα φαινόμενα πρέπει να περιλαμβάνεται σε ένα τηλεγράφημα SIGMET, χρησιμοποιώντας τις συντμήσεις όπως αναγράφονται παρακάτω:

Σε επίπεδα πλεύσης (ανεξάρτητα από το ύψος):

καταιγίδα	
– αποκρυπτόμενη	OBSC TS
– περιεχόμενη σε νέφη	EMBD TS
– συχνή	FRQ TS
– γραμμή λαίλαπας	SQL TS
– αποκρυπτόμενη με χαλάζι	OBSC TSGR
– περιεχόμενη σε νέφη με χαλάζι	EMBD TSGR
– συχνή, με χαλάζι	FRQ TSGR
– γραμμή λαίλαπας με χαλάζι	SQL TSGR
τροπικός κυκλώνας	
– τροπικός κυκλώνας με 10λεπτη μέση ταχύτητα ανέμου επιφανείας 63 km/h (34 κόμβους) ή περισσότερο	TC (+ όνομα κυκλώνα)
αναταράξεις	
– ισχυρές αναταράξεις	SEV TURB
παγοποίηση	
– ισχυρή παγοποίηση	SEV ICE
– ισχυρή παγοποίηση λόγω παγωμένης βροχής	SEV ICE(FZRA)
κύματα όρους	
– ισχυρά κύματα όρους	SEV MTW
κονιορτοθύελλα	
– ισχυρή κονιορτοθύελλα	HVY DS
αμμοθύελλα	
– ισχυρή αμμοθύελλα	HVY SS

ηφαιστειακή τέφρα – ηφαιστειακή τέφρα	 VA (+ όνομα ηφαιστείου, εάν είναι γνωστό)
ραδιενεργό νέφος	RDOACT CLD

1.1.5 Οι πληροφορίες SIGMET δεν πρέπει να περιέχουν μη αναγκαίο περιγραφικό υλικό. Κατά την περιγραφή των καιρικών φαινομένων για τα οποία εκδίδεται το SIGMET, δεν πρέπει να περιλαμβάνεται περιγραφικό υλικό επιπλέον εκείνου που δίνεται στο 1.1.4. Οι πληροφορίες SIGMET που αφορούν καταιγίδες ή τροπικό κυκλώνα δεν πρέπει να περιλαμβάνουν αναφορές σε συναφείς αναταράξεις και παγοποίηση.

1.1.6 **Σύσταση.–** *Τα μετεωρολογικά γραφεία παρατηρήσεων τα οποία μπορούν να το πράξουν, θα πρέπει να εκδίδουν πληροφορίες SIGMET σε γραφική μορφή χρησιμοποιώντας την κωδική μορφή WMO BUFR, επιπλέον της έκδοσης αυτών των πληροφοριών SIGMET σε συντετμημένη απλή γλώσσα σύμφωνα με την 1.1.1.*

Σημείωση.– Η κωδική μορφή BUFR περιλαμβάνεται στην Έκδοση Νο. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος 1.2, Μέρος Β – Binary Codes.*

1.1.7 **Σύσταση.–** *Το SIGMET, όταν εκδίδεται σε γραφική μορφή, θα πρέπει να είναι όπως περιγράφεται στο Προσάρτημα 1.*

1.2 Διανομή τηλεγραφημάτων SIGMET

1.2.1 Τα τηλεγραφήματα SIGMET πρέπει να διανέμονται στα μετεωρολογικά γραφεία παρατήρησης, WAFC και σε άλλα μετεωρολογικά γραφεία σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας. Τα τηλεγραφήματα SIGMET για ηφαιστειακή τέφρα πρέπει επίσης να διανέμονται στα VAAC.

1.2.2 Τα τηλεγραφήματα SIGMET πρέπει να διανέμονται στις διεθνείς τράπεζες δεδομένων OPMET *και τα* κέντρα που καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας για τη λειτουργία των δορυφορικών συστημάτων διανομής της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας, σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

2. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ AIRMET

2.1 Μορφή των τηλεγραφημάτων AIRMET

2.1.1 Το περιεχόμενο και η σειρά των στοιχείων σε ένα τηλεγράφημα AIRMET πρέπει να είναι σύμφωνα με το περίγραμμα που φαίνεται στον Πίνακα A6-1.

2.1.2 Ο αριθμός σειράς που αναφέρεται στο περίγραμμα του Πίνακα A6-1 πρέπει να αντιστοιχεί με τον αριθμό των τηλεγραφημάτων AIRMET που εκδίδονται για την περιοχή πληροφοριών πτήσης από τις 0001 UTC κατά την υπόψη ημέρα. Τα γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης των οποίων η περιοχή ευθύνης περιλαμβάνει περισσότερα από ένα FIR ή/και CTA πρέπει να εκδίδουν ξεχωριστά τηλεγραφήματα AIRMET για κάθε FIR ή/και CTA εντός της περιοχής ευθύνης τους.

2.1.3 Η περιοχή πληροφοριών πτήσης πρέπει να διαιρείται σε υποπεριοχές, ως απαιτείται.

2.1.4 Σύμφωνα με το περίγραμμα του Πίνακα A6-1, μόνον ένα από τα ακόλουθα φαινόμενα πρέπει να περιλαμβάνεται σε ένα τηλεγράφημα AIRMET, *χρησιμο*ποιώντας τις συντμήσεις όπως αναγράφονται κατωτέρω:

Στα επίπεδα πλεύσης κάτω από το επίπεδο πτήσης 100 (ή κάτω από το επίπεδο πτήσης 150 σε ορεινές περιοχές, ή υψηλότερα, όπου απαιτείται):

— ταχύτητα ανέμου επιφανείας – μέση ταχύτητα ανέμου εκτεταμένης επιφανείας πάνω από 60 km/h (30 κόμβους)	 SFC WSPD (+ ταχύτητα ανέμου και μονάδες)
— ορατότητα επιφανείας – εκτεταμένες περιοχές που επηρεάζονται από μείωση της ορατότητας σε λιγότερο από 5.000 μ., συμπεριλαμβανομένου και του καιρικού φαινομένου που προκαλεί τη μείωση της ορατότητας	 SFC VIS (+ ορατότητα) (+ ένα από τα ακόλουθα καιρικά φαινόμενα ή συνδυασμούς αυτών:, BR, DS, DU, DZ, FC, FG, FU, GR, GS, HZ, IC, PL, PQ, RA, SA, SG, SN, SQ, SS, ή VA)
— καταιγίδες	

– μεμονωμένες καταιγίδες χωρίς χαλάζι	ISOL TS
– σποραδικές καταιγίδες χωρίς χαλάζι	OCNL TS
– μεμονωμένες καταιγίδες με χαλάζι	ISOL TSGR
– σποραδικές καταιγίδες με χαλάζι	OCNL TSGR
— απόκρυψη ορεινών εξάρσεων	
– όρη αποκρυπτόμενα	MT OBSC
— νέφη	
– εκτεταμένες περιοχές από σπασμένα νέφη ή νεφοσκεπείς με ύψος βάσης λιγότερο από300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το επίπεδο εδάφους:	
– σπασμένα	BKN CLD (+ ύψος της βάσης και κορυφής καθώς και μονάδες)
– νεφοσκεπή	OVC CLD (+ ύψος της βάσης και κορυφής καθώς και μονάδες)
– νέφη σωρειτομελανίας τα οποία είναι:	
– μεμονωμένα	ISOL CB
– σποραδικά	OCNL CB
– πυκνά	FRQ CB
– πυργοειδή σωρειτόμορφα νέφη τα οποία είναι:	
– μεμονωμένα	ISOL TCU
– σποραδικά	OCNL TCU
– πυκνά	FRQ TCU
— παγοποίηση	
– μέτρια παγοποίηση (εκτός της παγοποίησης σε νέφη μεταφοράς)	MOD ICE
— αναταράξεις	
– μέτριες αναταράξεις (εκτός των αναταράξεων σε νέφη μεταφοράς)	MOD TURB
— κύμα όρους	
– μέτριο κύμα όρους	MOD MTW

2.1.5 Οι πληροφορίες AIRMET δεν πρέπει να περιέχουν μη αναγκαία περιγραφικά ύλη. Κατά την περιγραφή των καιρικών φαινομένων για τα οποία εκδίδεται το AIRMET, δεν πρέπει να περιλαμβάνεται περιγραφική ύλη επιπλέον εκείνης που δίνεται στο 2.1.4. Οι πληροφορίες AIRMET που αφορούν καταιγίδες ή νέφη σωρειτομελανίας δεν πρέπει να περιλαμβάνουν αναφορές σε συναφείς αναταράξεις και παγοποίηση.

Σημείωση.– Οι προδιαγραφές για πληροφορίες SIGMET οι οποίες έχουν επίσης εφαρμογή στις πτήσεις χαμηλού ύψους παρέχονται στο 1.1.4.

2.2 Διανομή τηλεγραφημάτων AIRMET

2.2.1 **Σύσταση.–** *Τα τηλεγραφήματα AIRMET θα πρέπει να διανέμονται στα γραφεία μετεωρολογικής παρατήρησης στις γειτονικές περιοχές πληροφοριών πτήσης καθώς και σε άλλα μετεωρολογικά γραφεία, όπως συμφωνήθηκε από τις ενδιαφερόμενες μετεωρολογικές αρχές.*

2.2.2 **Σύσταση.–** *Τα τηλεγραφήματα AIRMET θα πρέπει να εκπέμπονται προς τις διεθνείς τράπεζες επιχειρησιακών μετεωρολογικών δεδομένων και τα κέντρα που καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας για τη λειτουργία των δορυφορικών συστημάτων διανομής της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας,*

σύμφωνα με την περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΕΡΟΣ

Σημείωση.– Το Προσάρτημα αυτό πραγματεύεται τη ζεύξη εκπομπής ειδικών αναφορών αέρος. Οι γενικές προδιαγραφές που σχετίζονται με ειδικές αναφορές αέρος περιέχονται στο Προσάρτημα 4.

3.1 **Σύσταση.**– *Οι ειδικές αναφορές αέρος θα πρέπει να εκπέμπονται μέσω ζεύξης επί 60 λεπτά μετά την έκδοσή τους.*

3.2 **Σύσταση.**– *Οι πληροφορίες επί του ανέμου και της θερμοκρασίας που περιέχονται στις αυτοματοποιημένες ειδικές αναφορές αέρος δεν θα πρέπει να εκπέμπονται μέσω ζεύξης προς άλλα αεροσκάφη εν πτήσει.*

4. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ SIGMET ΚΑΙ AIRMET ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΕΡΟΣ (UPLINK)

4.1 Αναγνώριση της περιοχής πληροφοριών πτήσης

Σύσταση.– *Σε περιπτώσεις όπου ο εναέριος χώρος διαιρείται σε περιοχή πληροφοριών πτήσεων (FIR) και σε ανώτερη περιοχή πληροφοριών πτήσης (UIR), το SIGMET θα πρέπει να αναγνωρίζεται από τον ενδείκτη τοπωνυμίας της μονάδας των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας που εξυπηρετεί το FIR.*

Σημείωση.– Το τηλεγράφημα SIGMET ισχύει σε όλο τον εναέριο χώρο εντός των πλευρικών ορίων του FIR, δηλαδή, του FIR και του UIR. Οι ιδιαίτερες περιοχές ή/και τα επίπεδα πτήσης που επηρεάζονται από τα μετεωρολογικά φαινόμενα που προκαλούν την έκδοση του SIGMET δίνονται στο κείμενο του τηλεγραφήματος.

4.2 Κριτήρια σχετιζόμενα με τα φαινόμενα που περιλαμβάνονται σε τηλεγραφήματα SIGMET και AIRMET και ειδικές αναφορές αέρος (uplink)

4.2.1 **Σύσταση.**– *Μια περιοχή καταιγίδων και νεφών σωρειτομελανίας θα πρέπει να θεωρείται:*

α) αποκρυπτόμενη (OBSC) εάν αποκρύπτεται από ξηρά αχλύ ή καπνό ή δεν μπορεί να φανεί αμέσως λόγω σκότους,

β) περιεχόμενη σε νέφη (EMBD) εάν περιέχεται εντός στρωμάτων νεφών και δεν μπορεί να αναγνωριστεί άμεσα ,

γ) μεμονωμένη (ISOL) εάν αποτελείται από μεμονωμένα ατομικά χαρακτηριστικά τα οποία επηρεάζουν, ή προβλέπεται να επηρεάσουν, μια περιοχή με μέγιστη κάλυψη του χώρου λιγότερο από 50 τοις εκατό της υπόψη περιοχής (σε σταθερό χρόνο ή κατά τη διάρκεια ισχύος), και

δ) σποραδική (OCNL) εάν αποτελείται από καλώς διαχωρισμένα γνωρίσματα τα οποία επηρεάζουν, ή προβλέπεται να επηρεάσουν, μια περιοχή με μέγιστη κάλυψη χώρου μεταξύ 50 και 75 τοις εκατό της υπόψη περιοχής (σε σταθερό χρόνο ή κατά τη διάρκεια ισχύος).

4.2.2 **Σύσταση.**– *Μια περιοχή καταιγίδων θα πρέπει να θεωρείται πυκνή (FRQ) εάν εντός της περιοχής αυτής υπάρχει μικρός ή καθόλου διαχωρισμός μεταξύ γειτονικών καταιγίδων με μέγιστη κάλυψη χώρου μεγαλύτερη από 75 τοις εκατό της επηρεαζόμενης περιοχής, ή εκείνης που προβλέπεται να επηρεαστεί, από το φαινόμενο (σε σταθερό χρόνο ή κατά τη διάρκεια ισχύος).*

4.2.3 **Σύσταση.**– *Η* γραμμή *λαίλαπας (SQL) θα πρέπει να δείχνει μια καταιγίδα κατά μήκος μιας γραμμής με μικρό ή καθόλου διάστημα μεταξύ των μεμονωμένων νεφών.*

4.2.4 **Σύσταση.**– *Η χάλαζα (GR) θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως περεταίρω περιγραφή της καταιγίδας, κατά περίπτωση.*

4.2.5 **Σύσταση.**– *Οι ισχυρές και μέτριες αναταράξεις (TURB) θα πρέπει να αναφέρονται μόνο σε: αναταράξεις χαμηλού ύψους που σχετίζονται με ισχυρούς ανέμους επιφανείας, περιστροφικά ρεύματα, ή αναταράξεις ανεξάρτητα εάν είναι εντός νεφών ή εκτός νεφών (CAT). Οι αναταράξεις δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με νέφη μεταφοράς.*

4.2.6 Οι αναταράξεις πρέπει να θεωρούνται:

α) ισχυρές οποτεδήποτε η μέγιστη τιμή της κυβικής ρίζας του EDR υπερβαίνει το 0,7, και

β) μέτριες οποτεδήποτε η μέγιστη τιμή της κυβικής ρίζας του EDR είναι πάνω το 0,4 και κάτω ή ίση με 0,7.

4.2.7 **Σύσταση.**– *Η ισχυρή και η μέτρια παγοποίηση (ICE) θα πρέπει να αναφέρεται στην παγοποίηση σε νέφη πλην των νεφών μεταφοράς. Η βροχή σε υπέρτηξη (FZRA) θα πρέπει να αναφέρεται σε ισχυρές συνθήκες παγοποίησης που προκαλούνται από βροχή σε υπέρτηξη.*

4.2.8 **Σύσταση.**– *Ένα* κύμα όρους *(MTW) θα πρέπει να θεωρείται:*

α) ισχυρό οποτεδήποτε παρατηρείται ή προβλέπεται συνοδεύον καθοδικό ρεύμα 3,0 m/s (600 ft/min) ή περισσότερο ή/και ισχυρές αναταράξεις, και

β) μέτριο οποτεδήποτε παρατηρείται ή προβλέπεται συνοδεύον καθοδικό ρεύμα 1,75–3,0 m/s (350–600 ft/min) ή/και μέτριες αναταράξεις.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

5.1 Μορφή και διανομή προειδοποιήσεων αεροδρομίου

5.1.1 Οι προειδοποιήσεις αεροδρομίου πρέπει να εκδίδονται σύμφωνα με το περίγραμμα του Πίνακα A6-2 όπου απαιτείται από αερομεταφορείς ή υπηρεσίες αεροδρομίου, και πρέπει να διανέμονται προς τους ενδιαφερομένους σύμφωνα με τις τοπικές ρυθμίσεις.

5.1.2 Ο αριθμός σειράς που αναφέρεται στο περίγραμμα του Πίνακα A6-2 πρέπει να αντιστοιχεί με τον αριθμό των προειδοποιήσεων αεροδρομίου που εκδίδονται για το αεροδρόμιο από τις 0001 UTC κατά την υπόψη ημέρα.

5.1.3 **Σύσταση.–** *Σύμφωνα με το περίγραμμα του Πίνακα A6-2, οι προειδοποιήσεις αεροδρομίου θα πρέπει να σχετίζονται με την εμφάνιση ή την αναμενόμενη εμφάνιση ενός ή περισσοτέρων από τα ακόλουθα φαινόμενα:*

— *τροπικό κυκλώνα (που θα περιλαμβάνεται εάν η 10λεπτη μέση ταχύτητα ανέμου επιφανείας στο αεροδρόμιο αναμένεται να είναι 63 km/h (34 κόμβοι) ή περισσότερο)*
— *καταιγίδα*
— *χαλάζι*
— *χιόνι (που περιλαμβάνει την αναμενόμενη ή παρατηρούμενη συσσώρευση χιονιού)*
— *υετό σε υπέρτηξη*
— *πάχνη ή ομιχλοκρύσταλλοι*
— *αμμοθύελλα*
— *κονιορτοθύελλα*
— *ανερχόμενη άμμος ή σκόνη*
— *ισχυρό άνεμος επιφανείας και ριπές*
— *λαίλαπα*
— *παγετό*
— *ηφαιστειακή τέφρα*
— *tsunami*
— *άλλα φαινόμενα όπως συμφωνούνται τοπικά.*

5.1.4 **Σύσταση.–** *Η χρήση κειμένου επιπλέον των συντμήσεων που αναγράφονται στο περίγραμμα του Πίνακα A6-2 θα πρέπει να τηρείται στο ελάχιστο. Το επιπλέον κείμενο θα πρέπει να προετοιμάζεται σε συντετμημένη απλή γλώσσα χρησιμοποιώντας εγκεκριμένες συντμήσεις του ICAO και αριθμητικές τιμές. Εάν δεν διατίθενται εγκεκριμένες συντμήσεις του ICAO, θα πρέπει να χρησιμοποιείται κείμενο σε απλή Αγγλική γλώσσα.*

5.2 Ποσοτικά κριτήρια για προειδοποιήσεις αεροδρομίου

Σύσταση.– *Όταν είναι απαραίτητα ποσοτικά κριτήρια για την έκδοση προειδοποιήσεων αεροδρομίου που καλύπτουν, για παράδειγμα, την αναμενόμενη μέγιστη ταχύτητα ανέμου ή την αναμενόμενη ολική χιονόπτωση, τα κριτήρια θα πρέπει να θεσπίζονται με συμφωνία μεταξύ του μετεωρολογικού γραφείου και των χρηστών των προειδοποιήσεων.*

6. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΑΤΜΗΤΙΚΟΥ ΑΝΕΜΟΥ

6.1 Ανίχνευση του διατμητικού ανέμου

Σύσταση.– *Η απόδειξη για ύπαρξη διατμητικού ανέμου θα πρέπει να προέρχεται από:*

α) επίγειο εξοπλισμό εντοπισμού διατμητικού ανέμου εξ αποστάσεως, για παράδειγμα, ραντάρ Doppler,

β) επίγειο εξοπλισμό εντοπισμού διατμητικού ανέμου, για παράδειγμα, ένα σύστημα αισθητήρων ανέμου επιφανείας ή/και πίεσης τοποθετημένο εν σειρά για να παρακολουθεί συγκεκριμένο διάδρομο ή διαδρόμους και σχετιζόμενο με τα ίχνη προσέγγισης και αναχώρησης,

γ) παρατηρήσεις αεροσκαφών κατά τις φάσεις ανόδου ή προσέγγισης της πτήσης που θα γίνονται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 5, ή

δ) άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες, για παράδειγμα, από κατάλληλους αισθητήρες τοποθετημένους σε υφιστάμενους στύλους ή πύργους στη γειτνίαση του αεροδρομίου ή σε εγγύς περιοχές εδαφικών εξάρσεων.

Σημείωση.– Οι συνθήκες διατμητικού ανέμου συνδέονται φυσιολογικά με τα ακόλουθα φαινόμενα:

— *καταιγίδες, μικρο-διαταραχές, χοανοειδές νέφος (σίφωνα ξηράς ή θαλάσσιο σίφωνα), και μέτωπα ριπών.*

— *μετωπικές επιφάνειες*
— *ισχυρούς ανέμους επιφανείας συνδεόμενους με την τοπική τοπογραφία*
— *μέτωπα θαλάσσιας αύρας*
— *κύματα όρους (που περιλαμβάνουν δίνες χαμηλού ύψους στην τερματική περιοχή)*
— *αναστροφές θερμοκρασίας χαμηλού ύψους.*

6.2 Σχήμα και διανομή των προειδοποιήσεων διατμητικού ανέμου

Σημείωση.– Πληροφορίες επί διατμητικού ανέμου θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται ως συμπληρωματικές πληροφορίες στις τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, και τα METAR και SPECI σύμφωνα με τα περιγράμματα των πινάκων A3-1 και A3-2.

6.2.1 Οι προειδοποιήσεις διατμητικού ανέμου πρέπει να εκδίδονται σύμφωνα με το περίγραμμα του Πίνακα A6-3 και πρέπει να διανέμονται προς τους ενδιαφερομένους σύμφωνα με τις τοπικές ρυθμίσεις.

6.2.2 Ο αριθμός σειράς που αναφέρεται στο περίγραμμα του Πίνακα A6-3 πρέπει να αντιστοιχεί με τον αριθμό των προειδοποιήσεων διατμητικού ανέμου που εκδίδονται για το αεροδρόμιο από τις 0001 UTC κατά την υπόψη ημέρα.

6.2.3 **Σύσταση.–** *Η χρήση κειμένου επιπλέον των συντμήσεων που καταγράφονται στον Πίνακα A6-3 θα πρέπει να κρατηθεί στο ελάχιστο. Το επιπλέον κείμενο θα πρέπει να προετοιμάζεται σε συντετμημένη απλή γλώσσα χρησιμοποιώντας εγκεκριμένες συντμήσεις του ICAO και αριθμητικές τιμές. Εφόσον δεν διατίθενται εγκεκριμένες συντμήσειες του ICAO, θα πρέπει να χρησιμοποιείται κείεμνο σε απλή Αγγλική γλώσσα.*

6.2.4 **Σύσταση.–** *Όταν χρησιμοποιείται μια αναφορά αεροσκάφους για την προετοιμασία προειδοποίησης διατμητικού ανέμου, ή για την επιβεβαίωση προειδοποίησης που εκδόθηκε προηγουμένως, η αντίστοιχη αναφορά του αεροσκάφους, που περιλαμβάνει και τον τύπο του αεροσκάφους, θα πρέπει να διανέμεται αμετάβλητη προς τους ενδιαφερομένους σύμφωνα με τις τοπικές ρυθμίσεις.*

Σημείωση 1.– Μετά από αναφερθείσα απροσδόκητη αντιμετώπιση τόσο από αφικνούμενα όσο και από αναχωρούντα αεροσκάφη μπορεί να υπάρχουν δύο διαφορετικές προειδοποιήσεις για διατμητικό άνεμο, μια για τα αφικνούμενα αεροσκάφη και μια για τα αναχωρούντα αεροσκάφη.

Σημείωση 2.– Οι προδιαγραφές για την αναφορά της έντασης διατμητικού ανέμου βρίσκονται ακόμα στο στάδιο της εκπόνησης. Αναγνωρίζεται, πάντως, ότι οι χειριστές, όταν αναφέρουν διατμητικό άνεμο, μπορεί να χρησιμοποιούν τους προσδιοριστικούς όρους "μέτριος", "ισχυρός" ή "έντονος", βασιζόμενοι σε μεγάλη έκταση στην υποκειμενική τους κρίση για την ένταση του διατμητικού ανέμου που αντιμετώπισαν.

6.2.5 Οι συνεγέρσεις διατμητικού ανέμου πρέπει να διανέμονται από αυτοματοποιημένο, επίγειο εξοπλισμό αίσθησης ή ανίχνευσης διατμητικού ανέμου εξ αποστάσεως προς τους ενδιαφερομένους σύμφωνα με τις τοπικές ρυθμίσεις.

6.2.6 **Σύσταση.–** *Όταν οι μικρο-διαταραχές παρατηρούνται, αναφέρονται από χειριστές ή ανιχνεύονται από επίγειο εξοπλισμό αίσθησης ή ανίχνευσης διατμητικού ανέμου εξ αποστάσεως, η προειδοποίηση διατμητικού ανέμου και η συνέγερση διατμητικού ανέμου θα πρέπει να περιλαμβάνουν ειδική αναφορά στις μικρο-διαταραχές.*

6.2.7 Όταν χρησιμοποιούνται πληροφορίες από επίγειο εξοπλισμό αίσθησης ή ανίχνευσης διατμητικού ανέμου εξ αποστάσεως για την προετοιμασία συνέγερσης διατμητικού ανέμου, η συνέγερση πρέπει, εάν είναι εφικτό, να σχετίζεται με συγκεκριμένα τμήματα του διαδρόμου και αποστάσεις κατά μήκος του ίχνους προσέγγισηή του ίχνους απογείωσης όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής, της αρμόδιας αρχής ATS και του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

Πίνακας Α6-1. Περίγραμμα για τηλεγραφήματα SIGMET και AIRMET και ειδικές αναφορές αέρος (uplink)

Κλειδί: M = υποχρεωτική αναφορά, μέρος κάθε τηλεγραφήματος
C = αναφορά υπό όρους, που γίνεται όταν έχει εφαρμογή
= = η διπλή γραμμή υποδηλώνει ότι το κείμενο που την ακολουθεί θα πρέπει να τεθεί στην επόμενη γραμμή

Σημείωση.– Το εύρος και η ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στα τηλεγραφήματα SIGMET/AIRMET και τις ειδικές αναφορές αέρος φαίνονται στον Πίνακα Α6-4 του παρόντος προσαρτήματος.

Στοιχείο όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 5 και το Προσάρτημα 6	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*			*Παραδείγματα*
		SIGMET	*AIRMET*	*ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΕΡΟΣ*[1]	
Ενδείκτης τοπωνυμίου του FIR/CTA (M)[2]	Ενδείκτης τοπωνυμίου ICAO της μονάδας ATS που εξυπηρετεί το FIR ή το CTA στο οποίο αναφέρεται το SIGMET/AIRMET (M)	nnnn		—	YUCC[3] YUDO[3]
Αναγνώριση (M)	Αναγνωριστικό τηλεγραφήματος και αριθμός σειράς[2](M)	SIGMET [nn]n	AIRMET [nn]n	ARS	SIGMET 5 SIGMET A3 AIRMET 2 ARS
Διάρκεια ισχύος (M)	Ομάδες ημερομηνίας-ώρας που υποδηλώνουν τη διάρκεια ισχύος σε UTC (M)	VALID nnnnnn/nnnnnn		—[5]	VALID 221215/221600 VALID 101520/101800 VALID 251600/252200
Ενδείκτης τοπωνυμίου του MWO (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίου του MWO που εκδίδει το τηλεγράφημα με διαχωριστική παύλα (M)[3]	nnnn—			YUDO—[3] YUSO—[3]
Όνομα του FIR/CTA ή αναγνωριστικό αεροσκάφους (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίου και όνομα του FIR/CTA[6] για το οποίο εκδίδεται το SIGMET/ AIRMET ή χαρακτηριστικό κλήσεως ραδιοτηλεφωνίας του αεροσκάφους (M)	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/UIR] ή nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/n]	nnnnnn	YUCC AMSWELL FIR[3] YUDO SHANLON FIR/UIR[3] YUCC AMSWELL FIR/2[3] YUDO SHANLON FIR[3] VA812
ΕΑΝ ΤΟ SIGMET ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΑΚΥΡΩΘΕΙ, ΒΛΕΠΕ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΓΡΑΜΜΑΤΟΣ					
Φαινόμενο (M)[7]	Περιγραφή του φαινομένου που προκαλεί την έκδοση του SIGMET/ AIRMET (C)	OBSC[8] TS [GR[9]] EMBD[10] TS [GR] FRQ[11] TS [GR] SQL[12] TS [GR] TC nnnnnnnnnn SEV TURB[13] SEV ICE[14] SEV ICE (FZRA)[14] SEV MTW[15] HVY DS HVY SS VA[ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [LOC Nnn[nn] ή Snn[nn] Ennn[nn] ή Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD	SFC WSPD nn[n]KMH (ή SFC WSPD nn[n]KT) SFC VIS nnnnM (nn)[16] ISOL[17] TS[GR][9] OCNL[18] TS[GR] MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV] nnnnM (ή BKN CLD nnn/[ABV]nnnnFT OVC CLD nnn/[ABV] nnnnM (ή OVC CLD nnn/[ABV]nnnnFT) ISOL[17] CB[19] OCNL[18]CB FRQ[11]CB ISOL[17] TCU[19] OCNL[18] TCU[19] FRQ[11] TCU	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD [FL nnn/nnn] VA [MT nnnnnnnnnn]	SEV TURB FRQ TS OBSC TSGR EMBD TSGR TC GLORIA VA ERUPTION MT ASHVAL LOC S15 E073 VA CLD MOD TURB MOD MTW ISOL CB BKN CLD 120/900M (BKN CLD 400/3000FT) OVC CLD 270/ABV3000M (OVC CLD 900/ABV10000FT) SEV ICE

			MOD TURB[13] MOD ICE [14] MOD MTW[15]		RDOACT CLD
Παρατηρημένο ή προβλεπόμενο φαινόμενο (M)	Ένδειξη του εάν οι πληροφορίες παρατηρούνται και αναμένεται να συνεχισθούν, ή προβλέπονται (M)	OBS [AT nnnnZ] FCST		OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z OBS
Τοποθεσία (C)	Τοποθεσία (που αναφέρεται σε γεωγραφικό πλάτος και μήκος (σε μοίρες και λεπτά) ή τοποθεσίες ή γεωγραφικά γνωρίσματα που είναι γνωστά διεθνώς)	Nnn[nn] Wnnn[nn] ή Nnn[nn] Ennn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Snn[nn] Ennn[nn] ή N OF Nnn[nn] ή S OF Nnn[nn] ή N OF Snn[nn] ή S OF Snn[nn] ή [AND] W OF Wnnn[nn] ή E OF Wnnn[nn] ή W OF Ennn[nn] ή E OF Ennn[nn] ή [N OF, NE OF, E OF, SE OF, S OF, SW OF, W OF NW OF] [LINE] Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn] – Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn] ή [N OF, NE OF, E OF, SE OF, S OF, SW OF, W OF NW OF AT] nnnnnnnnnnnn ή WI Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]– Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]– Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]– [Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]– Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]]–		NnnnnWnnnnn ή NnnnnEnnnnn ή SnnnnWnnnnn ή SnnnnEnnnnn ή	S OF N54 N OF N50 N2020 W07005 YUSB[3] N2706 W07306 N48 E010 N OF N1515 AND W OF E13530 W OF E1554 N OF LINE S2520 W11510 – S2520 W12010 WI N6030 E02550– N6055 E02500– N6050 E02630
Επίπεδο (C)	Επίπεδο πτήσης και επέκταση[20] (C)	FLnnn ή FLnnn/nnn ή TOP FLnnn ή [TOP] ABV FLnnn ή [TOP] BLW FLnnn ή BLW nnnnM (ή BLW nnnnFT) ή[21] CB TOP [ABV] FLnnn WI nnnKM OF CENTRE (ή CB TOP [ABV] FLnnn WI nnnNM OF CENTRE) ή CB TOP [BLW] FLnnn WI nnnKM OF CENTRE (ή CB TOP [BLW] FLnnn WI nnnNM OF CENTRE) ή[22] FLnnn/nnn [APRX nnnKM BY nnnKM] [nnKM WID LINE[23] BTN (nnNM WID LINE BTN)] [Nnn[nn] ή Snn[nn]Wnnn[nn] ή Ennn[nn] –Nnn[nn] ή Snn[nn]Wnnn[nn] ή Ennn[nn] [–Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]] [–Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]]] (ή FLnnn/nnn [APRX nnnNM BY nnnNM] [Nnn[nn] ή Snn[nn]Wnnn[nn] ή Ennn[nn] –Nnn[nn] ή Snn[nn]Wnnn[nn] ή Ennn[nn] [–Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]] [–Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]]]		FLnnn	FL180 FL050/080 TOP FL390 BLW FL200 TOP ABV FL100 FL310/450 CB TOP FL500 WI 270KM OF CENTRE (CB TOP FL500 WI 150NM OF CENTRE) FL310/350 APRX 220KM BY 35KM FL390
Κίνηση ή αναμενόμενη κίνηση (C)	Κίνηση ή αναμενόμενη κίνηση (διεύθυνση και ταχύτητα) σχετικά με ένα από τα οκτώ σημεία της πυξίδας, ή ακίνητο (C)	MOV N [nnKMH] ή MOV NE [nnKMH] ή MOV E [nnKMH] ή MOV SE [nnKMH] ή MOV S [nnKMH] ή MOV SW [nnKMH] ή MOV W [nnKMH] ή MOV NW [nnKMH] (ή MOV N [nnKT] ή MOV NE [nnKT] ή MOV E [nnKT] ή MOV SE [nnKT] ή MOV S [nnKT] ή MOV SW [nnKT] ή MOV W [nnKT] ή MOV NW [nnKT] ή STNR		—	MOV E 40KMH (MOV E 20KT) MOV SE STNR
Αλλαγές στην ένταση (C)	Αναμενόμενες αλλαγές στην ένταση (C)	INSTF ή WKN ή NC		—	WKN
Πρόγνωση θέσης (C)[20]	Πρόγνωση θέσης του νέφους ηφαιστειακής τέφρας ή του κέντρο του TC στο τέλος της διάρκειας ισχύος του τηλεγραφήματος SIGMET (C)	FCST nnnnZ TC CENTRE Nnn[nn] ή Snn[nn]Wnnn[nn] ή Ennn[nn] ή FCST nnnnZ VA CLD APRX [nnKM WID LINE[23] BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] ή	—	—	FCST 2200Z TC CENTRE N2740 W07345 FCST 1700Z VA CLD APRX S15 E075 – S15 E081 – S17 E083 – S18 E079 – S15 E075

		Snn[nn]Wnnn[nn] ή Ennn[nn] – Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn] [–Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]] [–Nnn[nn] ή Snn[nn] Wnnn[nn] ή Ennn[nn]]			

Ή

Ακύρωση του SIGMET/ AIRMET[24] (C)	Ακύρωση του SIGMET/ AIRMET *που* αναφέρεται στο *αναγνωριστικό* του	CNL SIGMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn ή CNL SIGMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR][22]	CNL AIRMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn	—	CNL SIGMET 2 101200/101600[24] CNL SIGMET 3 251030/251430 VA MOV TO YUDO FIR[24] CNL AIRMET 151520/151800[24]

Σημειώσεις.–

1. Να μην εκπέμπονται μέσω ζεύξης ο άνεμος και η θερμοκρασία προς άλλα αεροσκάφη εν πτήσει σύμφωνα με το 3.2.
2. Βλέπε 4.1.
3. Φανταστική τοποθεσία.
4. Σύμφωνα με τα 1.1.3 και 2.1.2.
5. Βλέπε 3.1.
6. Βλέπε 2.1.3.
7. Σύμφωνα με τα 1.1.4 και 2.1.4.
8. Σύμφωνα με το 4.2.1 α).
9. Σύμφωνα με το 4.2.4.
10. Σύμφωνα με το 4.2.1 β).
11. Σύμφωνα με το 4.2.2.
12. Σύμφωνα με το 4.2.3.
13. Σύμφωνα με τα 4.2.5 και 4.2.6.
14. Σύμφωνα με το 4.2.7.
15. Σύμφωνα με το 4.2.8.
16. Σύμφωνα με το 2.1.4.
17. Σύμφωνα με το 4.2.1 γ).
18. Σύμφωνα με το 4.2.1 δ).
19. Η χρήση σωρειτομελανίας, CB και πυργωδών σωρειτών, TCU, περιορίζεται στα AIRMET σύμφωνα με το 2.1.4.
20. Μόνο για τηλεγραφήματα SIGMET για νέφος ηφαιστειακής τέφρας και τροπικούς κυκλώνες.
21. Μόνο για τηλεγραφήματα SIGMET για τροπικούς κυκλώνες.
22. Μόνο για τηλεγραφήματα SIGMET για ηφαιστειακή τέφρα.
23. Ευθεία γραμμή μεταξύ δύο σημείων σχεδιασμένη σε χάρτη Μερκατορικής προβολής ή ευθεία γραμμή μεταξύ δύο σημείων η οποία τέμνει τις γραμμές γεωγραφικού μήκουςμε σταθερή γωνία.
24. Τέλος τηλεγραφήματος (καθώς το τηλεγράφημα SIGMET/AIRMET ακυρώνεται).

Σημείωση.– Σύμφωνα με τα 1.1.5 και 2.1.5, η έντονη ή μέτρια παγοποίηση και οι έντονες ή μέτριες αναταράξεις (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB) που σχετίζονται με καταιγίδες, νέφη σωρειτομελανίας ή τροπικούς κυκλώνες δεν θα πρέπει να περιλαμβάνονται.

Πίνακας Α6-2. Περίγραμμα για προειδοποιήσεις αεροδρομίου

Κλειδί: M = υποχρεωτική αναφορά, μέρος κάθε τηλεγραφήματος,
C = αναφορά υπό όρους, που γίνεται οποτεδήποτε έχει εφαρμογή.

Σημείωση 1.– Το εύρος και η ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στις προειδοποιήσεις αεροδρομίου φαίνονται στον Πίνακα Α6-4 του παρόντος προσαρτήματος.

Σημείωση 2.– Οι επεξηγήσεις για τις συντμήσεις που χρησιμοποιούνται μπορεί να αναζητηθούν στο Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes *(PANS-ABC, Doc 8400).*

Στοιχείο	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*	*Παράδειγμα*
Ενδείκτης τοπωνυμίας του αεροδρομίου (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίας του αεροδρομίου	nnnn	YUCC[1]
Αναγνωριστικό του τύπου του τηλεγραφήματος (M)	Τύπου τηλεγραφήματος και αριθμός σειράς	AD WRNG [n]n	AD WRNG 2
Διάρκεια ισχύος (M)	Ημέρα και ώρα της διάρκειας ισχύος σε UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn	VALID 211230/211530
ΕΑΝ Η ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΑΚΥΡΩΘΕΙ, ΒΛΕΠΕ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΓΡΑΜΜΑΤΟΣ			
Φαινόμενο (M)[2]	Περιγραφή του φαινομένου που προκαλεί την έκδοση της προειδοποίησης αεροδρομίου	TC[3] nnnnnnnnnn *ή* [HVY] TS *ή* GR *ή* [HVY] SN [nnCM][3] *ή* [HVY] FZRA *ή* [HVY]FZDZ *ή* RIME[4] *ή* [HVY] SS *ή* [HVY] DS *ή* SA *ή* DU *ή* SFC WSPD nn[n]KMH MAX nn[n] (SFC WSPD nn[n]KT MAX nn[n]) *ή* SQ *ή* FROST *ή* TSUNAMI *ή* VA *ή* *Ελεύθερο κείμενο μέχρι 32 χαρακτήρες*[5]	TC ANDREW HVY SN 25CM SFC WSPD 80KMH MAX 120 VA TSUNAMI
Παρατηρημένο ή προβλεπόμενο φαινόμενο (M)	Ένδειξη εάν οι πληροφορίες είναι παρατηρημένες και αναμένεται να συνεχισθούν, ή προβλέπονται	OBS [AT nnnnZ] *ή* FCST	OBS AT 1200Z OBS
Αλλαγές στην ένταση (C)	Αναμενόμενες αλλαγές στην ένταση	INTSF *ή* WKN *ή* NC	WKN

Ή

Ακύρωση της προειδοποίησης αεροδρομίου[6]	Ακύρωση της προειδοποίησης αεροδρομίου που αναφέρεται στο αναγνωριστικό της	CNL AD WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL AD WRNG 2 211230/211530[6]

Σημειώσεις.–

1. Φανταστική τοποθεσία.
2. Ένα φαινόμενο ή συνδυασμός αυτού, σύμφωνα με το 5.1.3.
3. Σύμφωνα με το 5.1.3.
4. Πάχνη *ή ομιχλοκρύ*σταλλος σύμφωνα με το 5.1.3.
5. Σύμφωνα με το 5.1.4.
6. Τέλος του τηλεγραφήματος (καθώς η προειδοποίηση αεροδρομίου ακυρώνεται).

Πίνακας A6-3. Περίγραμμα για προειδοποιήσεις διατμητικού ανέμου

Κλειδί: M = υποχρεωτική αναφορά, μέρος κάθε τηλεγραφήματος,
C = αναφορά υπό όρους, που γίνεται οποτεδήποτε έχει εφαρμογή.

Σημείωση 1.– Το εύρος και η ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στις προειδοποιήσεις διατμητικού ανέμου φαίνονται στον Πίνακα A6-4 του παρόντος προσαρτήματος.

Σημείωση 2.– Οι επεξηγήσεις για τις συντμήσεις που χρησιμοποιούνται μπορεί να αναζητηθούν στο Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes *(PANS-ABC, Doc 8400).*

Στοιχείο	*Αναλυτικό περιεχόμενο*	*Περίγραμμα*	*Παράδειγμα*
Ενδείκτης τοπωνυμίας του αεροδρομίου (M)	Ενδείκτης τοπωνυμίας του αεροδρομίου	nnnn	YUCC[1]
Αναγνωριστικό του τύπου του τηλεγραφήματος (M)	Τύπος τηλεγραφήματος και αριθμός σειράς	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Χρόνος έκδοσης και διάρκεια ισχύος (M)	Ημέρα και ώρα έκδοσης και, όπου έχει εφαρμογή, διάρκεια ισχύος σε UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] *ή* [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315
ΕΑΝ Η ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΜΗΤΙΚΟΥ ΑΝΕΜΟΥ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΑΚΥΡΩΘΕΙ, ΒΛΕΠΕ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΓΡΑΜΜΑΤΟΣ.			
Φαινόμενο (M)	Αναγνώριση του φαινομένου και θέση του	[MOD] *ή* [SEV] WS IN APCH *ή* [MOD] *ή* [SEV] WS [APCH] RWYnnn *ή* [MOD] *ή* [SEV] WS IN CLIMB-OUT *ή* [MOD] *ή* [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn *ή* MBST IN APCH *ή* MBST [APCH] RWYnnn *ή* MBST IN CLIMB-OUT *ή* MBST CLIMB-OUT RWYnnn	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Παρατηρημένο, αναφερθέν ή προβλεπόμενο φαινόμενο (M)	Ένδειξη εάν οι πληροφορίες είναι παρατηρημένες και αναμένεται να συνεχισθούν, ή προβλέπονται	REP AT nnnn nnnnnnnn *ή* OBS[AT nnnn] *ή* FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
Λεπτομέρειες του φαινομένου (C)[2]	Περιγραφή του φαινομένου που προκαλεί την έκδοση της προειδοποίησης διατμητικού ανέμου	SFC WIND: nnn/nnKMH (*ή* nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)–WIND: nnn/nnKMH (*ή* nnn/nnKT) *ή* nnKMH (*ή* nnKT) ASPEEDL nnKM (*ή* nnNM) FNA RWYnn *ή* nnKMH (*ή* nnKT) ASPEEDG nnKM (*ή* nnNM) FNA RWYnn	SFC WIND: 320/20KMH 60M-WIND: 360/50KMH (SFC WIND: 320/10KT 200FT-WIND: 360/25KT) 60KMH ASPEEDL 4KM FNA RWY13 (30KT ASPEEDL 2NM FNA RWY13)

Ή

Ακύρωση της προειδοποίησης διατμητικού ανέμου[3]	Ακύρωση της προειδοποίησης διατμητικού ανέμου που αναφέρεται στο αναγνωριστικό της	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL WS WRNG 1211230/211330[3]

Σημειώσεις.–

1. Φανταστική τοποθεσία.
2. Σύμφωνα με το 6.2.3.
3. Τέλος του τηλεγραφήματος (καθώς η προειδοποίηση διατμητικού ανέμου ακυρώνεται).

Πίνακας Α6-4. Εύρος και ανάλυση για τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στα συμβουλευτικά τηλεγραφήματα ηφαιστειακής τέφρας και τροπικού κυκλώνα, τηλεγραφήματα SIGMET/AIRMET και προειδοποιήσεις αεροδρομίου και διατμητικού ανέμου

Στοιχείο όπως καθορίζεται στα Προσαρτήματα 2 και 6		*Εύρος*	*Ανάλυση*
Ύψος κορυφής:	M FT	000 – 8 100 000 – 27.000	1 1
Αριθμός συμβουλευτικής	για VA (δείκτης)* για VA (δείκτης)*	000 – 2.000 00 – 99	1 1
Μέγιστος άνεμος επιφανείας:	KMH KT	00 – 399 00 – 199	1 1
Κεντρική πίεση:	hPa	850— 1.050	1
Ταχύτητα ανέμου επιφανείας:	KMH KT	60 – 199 30 – 99	1 1
Ορατότητα επιφανείας:	M M	0000 – 0800 0800 – 5.000	50 100
Νέφη: ύψος βάσης:	M FT	000 – 300 000 – 1.000	30 100
Νέφη: ύψος κορυφής:	M M FT FT	000 – 3.000 3.000 – 20.000 000 – 10.000 10.000 – 60.000	30 300 100 1.000
Γεωγραφικά πλάτη:	° (μοίρες) '(λεπτά)	00 – 90 00 – 60	1 1
Γεωγραφικά μήκη	° (μοίρες) ' (λεπτά)	000 – 180 00 – 60	1 1
Επίπεδα πτήσης:		000 – 650	10
Κίνηση:	KMH KT	0 – 300 0 – 150	10 5
* Χωρίς διάσταση			

Παράδειγμα Α6-1. Τηλεγράφημα SIGMET *και* AIRMET και οι αντίστοιχες ακυρώσεις

SIGMET
YUDD SIGMET 2 VALID 101200/101600 YUSO-
YUDD SHANLON FIR/UIR OBSC TS FCST
S OF N54 TOP FL390 MOV E WKN

Ακύρωση SIGMET
YUDD SIGMET 3 VALID 101345/101600 YUSO-
YUDD SHANLON FIR/UIR CNL SIGMET 2
101200/101600

AIRMET
YUDD AIRMET 1 VALID 151520/151800 YUSO-
YUDD SHANLON FIR ISOL TS OBS
N OF S50 TOP ABV FL100 STNR WKN

Ακύρωση AIRMET
YUDD AIRMET 2 VALID 151650/151800 YUSO-
YUDD SHANLON FIR CNL AIRMET 1 151520/151800

Παράδειγμα Α6-2. Τηλεγράφημα SIGMET για τροπικό κυκλώνα

YUCC SIGMET 3 VALID 251600/252200 YUDO-
YUCC AMSWELL FIR TC GLORIA OBS AT 1600Z N2706 W07306 CB TOP FL500 WI 150NM OF CENTRE MOV NW 10KT NC FCST 2200Z TC CENTRE N2740 W07345

Έννοια:

Το τρίτο τηλεγράφημα SIGMET που εκδόθηκε για την περιοχή πληροφοριών πτήσης AMSWELL* (που αναγνωρίζεται από το YUCC, κέντρο ελέγχου περιοχής Amswell) από το γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης Donlon/International* (YUDO) από τις 0001 UTC˙ το τηλεγράφημα ισχύει από 1600 UTC έως 2200 UTC της 25ης του μηνός˙ ο τροπικός κυκλώνας Gloria παρατηρήθηκε στις 1600 UTC στις 27 μοίρες 06 λεπτά βόρειο και 73 μοίρες 6 λεπτά δυτικό με την κορυφή σωρειτομελανίας στο επίπεδο πτήσης 500 εντός 150 ναυτικών μιλίων από το κέντρο˙ ο τροπικός κυκλώνας αναμένεται να κινηθεί βορειοδυτικά με 10 κόμβους και να μην υποστεί οποιεσδήποτε αλλαγές στην ένταση˙ η προβλεπόμενη θέση του κέντρου του τροπικού κυκλώνα στις 2200 UTC αναμένεται να είναι στις 27 μοίρες 40 λεπτά βόρειο και 73 μοίρες 45 λεπτά δυτικό.

* Φανταστικές τοποθεσίες

Παράδειγμα Α6-3. Τηλεγράφημα SIGMET για ηφαιστειακή τέφρα

YUDD SIGMET 2 VALID 211100/211700 YUSO-
YUDD SHANLON FIR/UIR VA ERUPTION MT ASHVAL LOC S1500 E07348 VA CLD OBS AT 1100Z FL310/450 APRX 220KM BY 35KM S1500 E07348 – S1530 E07642 MOV ESE 65KMH FCST 1700Z VA CLD APRX S1506 E07500 – S1518 E08112 – S1712 E08330 – S1824 E07836

Έννοια:

Το δεύτερο τηλεγράφημα SIGMET που εκδόθηκε για την περιοχή πληροφοριών πτήσης SHANLON* (που αναγνωρίζεται από το YUDD, κέντρο ελέγχου περιοχής Shanlon/ανώτερη περιοχή πληροφοριών πτήσης) από το γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης Shanlon/International* (YUSO) από τις 0001 UTC˙ το τηλεγράφημα ισχύει από 1100 UTC έως 1700 UTC της 21ης του μηνός˙ έκρηξη ηφαιστειακής τέφρας του Όρους Ashval* που βρίσκεται στις 15 μοίρες νότιο και 73 μοίρες 48 λεπτά ανατολικό˙ νέφος ηφαιστειακής τέφρας παρατηρήθηκε στις 1100 UTC μεταξύ των επιπέδων πτήσης 310 και 450 σε περιοχή 220 χλμ. επί 35 χλμ., κατά προσέγγιση, μεταξύ 15 μοιρών νότιο και 73 μοιρών 48 λεπτών ανατολικό, και 15 μοιρών 30 λεπτών νότιο και 76 μοιρών 42 λεπτών ανατολικό˙ το νέφος ηφαιστειακής τέφρας αναμένεται να κινηθεί νοτιοανατολικά με 65 χιλιόμετρα την ώρα˙ στις 1700 UTC το νέφος ηφαιστειακής τέφρας προβλέπεται να εντοπισθεί κατά προσέγγιση στην περιοχή που περικλείεται από τα εξής σημεία: 15 μοίρες 6 λεπτά νότιο και 75 μοίρες ανατολικό, 15 μοίρες 18 λεπτά νότιο και 81 μοίρες 12 λεπτά ανατολικό, 17 μοίρες 12 λεπτά νότιο και 83 μοίρες 30 λεπτά ανατολικό, και 18 μοίρες 24 λεπτά νότιο και 78 μοίρες 36 λεπτά ανατολικό.

* Φανταστικές τοποθεσίες

Παράδειγμα Α6-4. Τηλεγράφημα SIGMET για ισχυρές αναταράξεις

YUCC SIGMET 5 VALID 221215/221600 YUDO–
YUCC AMSWELL FIR SEV TURB OBS AT 1210Z YUSB FL250 MOV E 40KMH WKN

Έννοια:

Το πέμπτο τηλεγράφημα SIGMET που εκδόθηκε για την περιοχή πληροφοριών πτήσης AMSWELL* (που αναγνωρίζεται από το YUCC, κέντρο ελέγχου περιοχής Amswell) από το γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης Shanlon/International* (YUDO) από τις 0001 UTC˙ το τηλεγράφημα ισχύει από 1215 UTC έως 1600 UTC της 22ας του μηνός˙ ισχυρές αναταράξεις παρατηρήθηκαν στις 1210 UTC πάνω από το αεροδρόμιο Siby/Bistock* (YUSB) στο επίπεδο πτήσης 250˙ οι αναταράξεις αναμένεται να κινηθούν ανατολικά με 40 χιλιόμετρα την ώρα και να εξασθενίσουν σε ένταση.

* Φανταστικές τοποθεσίες

Παράδειγμα A6-5. Τηλεγράφημα AIRMET για μέτριο κύμα όρους

YUCC AIRMET 2 VALID 221215/221600 YUDO–
YUCC AMSWELL FIR MOD MTW OBS AT 1205Z AND FCST N48 E10 FL080 STNR NC

Έννοια:

Το δεύτερο τηλεγράφημα AIRMET που εκδόθηκε για την περιοχή πληροφοριών πτήσης AMSWELL* (που αναγνωρίζεται από το YUCC, κέντρο ελέγχου περιοχής Amswell) από το γραφείο μετεωρολογικής παρατήρησης Shanlon/International* (YUDO) από τις 0001 UTC˙ το τηλεγράφημα ισχύει από 1215 UTC έως 1600 UTC της 22ας του μηνός˙ μέτριο κύμα όρους παρατηρήθηκε στις 1205 UTC στις 48 μοίρες βόρειο και 10 μοίρες ανατολικό στο επίπεδο πτήσης 080˙ *το* κύμα όρους αναμένεται να παραμείνει ακίνητο και να μην υποστεί οποιεσδήποτε αλλαγές στην ένταση.

* Φανταστικές τοποθεσίες

7. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΕΣ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

(Βλέπε Κεφάλαιο 8 του παρόντος Παραρτήματος.)

1. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Σύσταση.– *Οι μετεωρολογικές παρατηρήσεις για τα κανονικά αεροδρόμια και τα αεροδρόμια εναλλαγής θα πρέπει να συλλέγονται, επεξεργάζονται και αποθηκεύονται σε μορφή κατάλληλη για την προετοιμασία των κλιματολογικών πληροφοριών αεροδρομίου.*

2. ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Σύσταση.– *Οι αεροναυτικές κλιματολογικές πληροφορίες θα πρέπει να ανταλλάσσονται κατόπιν αιτήσεως μεταξύ των μετεωρολογικών αρχών. Οι αερομεταφορείς και άλλοι αεροναυτικοί χρήστες που επιθυμούν τέτοιες πληροφορίες θα πρέπει κανονικά να απευθύνονται προς την μετεωρολογική αρχή που είναι αρμόδια για την προετοιμασία τους.*

3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

3.1 Κλιματολογικοί πίνακες αεροδρομίου

3.1.1 **Σύσταση.**– *Ο κλιματολογικός πίνακας αεροδρομίου θα πρέπει να παρέχει κατά περίπτωση:*

α) μέσες τιμές και αποκλίσεις αυτών, που περιλαμβάνουν μέγιστες και ελάχιστες τιμές, των μετεωρολογικών στοιχείων (για παράδειγμα, της θερμοκρασίας αέρος), ή/και

β) τη συχνότητα εμφάνισης των φαινομένων παρόντος καιρού που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες στο αεροδρόμιο (για παράδειγμα, της αμμοθύελλας), ή/και

γ) τη συχνότητα εμφάνισης καθορισμένων τιμών ενός, ή συνδυασμού από δύο ή περισσότερα, στοιχεία (για παράδειγμα, συνδυασμού χαμηλής ορατότητας και χαμηλών νεφών).

3.1.2 **Σύσταση.**– *Οι κλιματολογικοί πίνακες αεροδρομίου θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις πληροφορίες που απαιτούνται για την προετοιμασία των κλιματολογικών περιλήψεων αεροδρομίου σύμφωνα με το 3.2*

3.2 Κλιματολογικές περιλήψεις αεροδρομίου

Σύσταση.– *Οι κλιματολογικές περιλήψεις αεροδρομίου θα πρέπει να καλύπτουν:*

α) τη συχνότητα εμφάνισης της οπτικής απόστασης διαδρόμου/ ορατότητας ή/και το ύψος βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών της έκτασης BKN ή OVC κάτω από καθορισμένες τιμές σε καθορισμένους χρόνους,

β) τη συχνότητα της ορατότητας κάτω από καθορισμένες τιμές σε καθορισμένους χρόνους,

γ) τη συχνότητα του ύψους της βάσης του χαμηλότερου στρώματος νεφών της έκτασης BKN ή OVC κάτω από καθορισμένες τιμές σε καθορισμένους χρόνους,

δ) τη συχνότητα εμφάνισης συμπίπτουσας διεύθυνσης και ταχύτητας ανέμου μέσα σε καθορισμένο εύρος,

ε) τη συχνότητα της θερμοκρασίας επιφανείας σε καθορισμένο εύρος 5^oC σε καθορισμένους χρόνους, και

στ) μέσες τιμές και αποκλίσεις αυτών, που περιλαμβάνουν μέγιστες και ελάχιστες τιμές, των μετεωρολογικών στοιχείων που απαιτούνται για σκοπούς επιχειρησιακής σχεδίασης, περιλαμβανομένων των υπολογισμών επιδόσεων απογείωσης.

Σημείωση.– Υποδείγματα κλιματολογικών περιλήψεων που σχετίζονται με τα α) έως ε) παρέχονται στην Έκδοση Νο. 49 του WMO, Technical Regulations, *Τόμος ΙΙ, Γ.3.2.*

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 8. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΓΙΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΛΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

(Βλέπε Κεφάλαιο 9 του παρόντος Παραρτήματος.)

Σημείωση.– Οι προδιαγραφές που σχετίζονται με την τεκμηρίωση της πτήσης (και περιλαμβάνουν τα υποδείγματα χαρτών και εντύπων) παρέχονται στο Προσάρτημα 1.

1. ΤΡΟΠΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΜΟΡΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

1.1 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες πρέπει να διατίθενται στους αερομεταφορείς και τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης από ένα ή περισσότερα εκ των ακολούθων, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και του ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα, και με τη σειρά που φαίνεται παρακάτω χωρίς να υποδηλώνονται προτεραιότητες:

α) γραπτό ή έντυπο υλικό, που περιλαμβάνει καθορισμένους χάρτες και έντυπα,

β) δεδομένα σε ψηφιακή μορφή,

γ) ενημέρωση,

δ) διαβούλευση

ε) απεικόνιση, ή

στ) αντί των α) έως ε), μέσω ενός αυτοματοποιημένου συστήματος πληροφοριών προ πτήσεως που παρέχει αυτοενημέρωση και ευκολίες τεκμηρίωσης πτήσης ενώ διατηρείται η πρόσβαση από αερομεταφορείς και μέλη πληρωμάτων διακυβέρνησης για διαβούλευση, κατά περίπτωση, με το μετεωρολογικό γραφείο, σύμφωνα με το 5.1.

1.2 Η μετεωρολογική αρχή, σε διαβούλευση με τον αερομεταφορέα, πρέπει να προσδιορίζει:

α) τον τύπο και τη μορφή των μετεωρολογικών πληροφοριών που θα διατεθούν, και

β) τις μεθόδους και τα μέσα για τη διάθεση των πληροφοριών αυτών.

1.3 **Σύσταση.–** *Κατόπιν αιτήσεως από τον αερομεταφορέα, οι μετεωρολογικές πληροφορίες που διατίθενται για σχεδίαση πτήσης θα πρέπει να περιέχουν στοιχεία για τον προσδιορισμό του χαμηλότερου χρησιμοποιήσιμου επιπέδου πτήσης.*

2. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΠΡΟ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΗ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ

2.1 Μορφή των πληροφοριών ανώτερης ατμόσφαιρας

Οι πληροφορίες ανώτερης ατμόσφαιρας που διατίθενται από τα WAFC για σχεδίαση προ πτήσης και επανασχεδίαση εν πτήσει πρέπει να είναι στη μορφή του κώδικα GRIB.

Σημείωση.– Η μορφή του κώδικα GRIB περιέχεται στην Έκδοση Νο. 306 του WMO, Manual on Codes, *Τόμος 1.2, Μέρος Β – Binary Codes.*

2.2 Μορφή των πληροφοριών περί σημαντικού καιρού

Οι πληροφορίες περί σημαντικού καιρού που διατίθενται από τα WAFC για σχεδίαση προ πτήσης και επανασχεδίαση εν πτήσει πρέπει να είναι στη μορφή του κώδικα BUFR.

Σημείωση.– Η μορφή του κώδικα BUFR περιέχεται στην Έκδοση Νο. 306 του WMO, , Manual on Codes, *Τόμος 1.2, Μέρος Β – Binary Codes.*

2.3 Ειδικές ανάγκες για πτητικές λειτουργίες ελικοπτέρων

Σύσταση.– *Οι μετεωρολογικές πληροφορίες για σχεδίαση προ πτήσης και επανασχεδίαση εν πτήσει από τους αερομεταφορείς ελικοπτέρων που ίπτανται προς υπεράκτιες κατασκευές θα πρέπει να περιλαμβάνουν στοιχεία που καλύπτουν τα στρώματα από το επίπεδο θαλάσσης μέχρι το επίπεδο πτήσης 100. Ειδική αναφορά θα πρέπει να γίνεται για την αναμενόμενη ορατότητα επιφανείας, την ποσότητα, τύπο (όπου διατίθεται), βάση και κορυφές των νεφών κάτω από το επίπεδο πτήσης 100, την κατάσταση θαλάσσης και θερμοκρασία επιφανείας θαλάσσης, τη μέση πίεση στη στάθμη θαλάσσης, καθώς και την εμφάνιση και αναμενόμενη εμφάνιση αναταράξεων και παγοποίησης, όπως καθορίζεται από τις περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.*

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

3.1 Πληροφορίες που απαιτείται να εκτίθενται

Σύσταση.– *Η εκτιθέμενη ύλη θα πρέπει να είναι άμεσα προσβάσιμη στα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης ή άλλο ενδιαφερόμενο προσωπικό πτητικής εκμετάλλευσης..*

4. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΠΤΗΣΗΣ

4.1 Παρουσίαση πληροφοριών

4.1.1 Η τεκμηρίωση πτήσης που σχετίζεται με προγνώσεις ανώτερων ανέμων και θερμοκρασίας ανώτερης ατμόσφαιρας καθώς και φαινομένων SIGWX πρέπει να παραουσιάζονται με τη μορφή χαρτών. Για τις πτήσεις χαμηλού ύψους, εναλλακτικά, πρέπει να χρησιμοποιούνταιπρογνώσεις περιοχής GAMET.

Σημείωση.– Υποδείγματα χαρτών και εντύπων για χρήση κατά την προετοιμασίατης τεκμηρίωσης πτήσης παρέχονται στο προσάρτημα 1. Αυτά τα υποδείγματα και οι μέθοδοι για τη συμπλήρωσή τους εκπονούνται από τον Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Οργανισμό επί τη βάσει σχετικών επιχειρησιακών απαιτήσεων που δηλώνονται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

4.1.2 Τα METAR *και* SPECI (που περιλαμβάνουν προγνώσεις τάσης και εκδίδονται σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας), TAF, GAMET, SIGMET *και* AIRMET πρέπει να παρουσιάζονται σύμφωνα με τα περιγράμματα στα Προσαρτήματα 3, 5 και 6, αντίστοιχα. Τα METAR, SPECI, TAF, GAMET, SIGMET *και* AIRMET που λαμβάνονταιαπό άλλα μετεωρολογικά γραφεία πρέπει να περιλαμβάνονται στην τεκμηρίωση πτήσης χωρίς τροποποίηση.

Σημείωση.– Παραδείγματα της μορφής παρουσίασης των METAR/SPECI και TAF παρέχονται στο Προσάρτημα 1.

4.1.3 **Σύσταση.**– *Οι ενδείκτες τοπονυμίων και οι συντμήσεις που χρησιμοποιούνται θα πρέπει να επεξηγούνται στην τεκμηρίωση πτήσης.*

4.1.4 **Σύσταση.**– *Οι μορφές και το υπόμνημα των χαρτών που περιλαμβάνονται στην τεκμηρίωση πτήσης θα πρέπει να τυπώνονται στα Αγγλικά, Γαλλικά, Ρωσικά και Ισπανικά. Όπου απαιτείται, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται εγκεκριμένες συντμήσεις. Οι μονάδες που χρησιμοποιούνται για κάθε στοιχείοθα πρέπει να υποδηλώνονται˙ θα πρέπει να είναι σύμφωνα με το Παράρτημα 5.*

4.2 Οι χάρτες στην τεκμηρίωση πτήσης

4.2.1 Χαρακτηριστικά των χαρτών

4.2.1.1 **Σύσταση.**– *Οι χάρτες που περιλαμβάνονται στην τεκμηρίωση πτήσης θα πρέπει να έχουν υψηλό επίπεδο καθαρότητας και αναγνωσιμότητας και θα πρέπει να έχουν τα ακόλουθα φυσικά χαρακτηριστικά:*

α) για σκοπούς άνεσης, το μεγαλύτερο μέγεθος των χαρτών θα πρέπει να είναι περίπου 42x30 cm (τυπικό μέγεθος A3) και το μικρότερο μέγεθος θα πρέπει να είναι περίπου 21x30 cm (τυπικό μέγεθος A4). Η επιλογή μεταξύ των μεγεθών αυτών θα πρέπει να εξαρτάται από τα μήκη των διαδρομών και την ποσότητα των λεπτομερειών που απαιτείται να δοθούν στους χάρτες όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των μετεωρολογικών αρχών και των χρηστών,

β) τα κύρια γεωγραφικά γνωρίσματα, όπως ακτογραμμές, κύριοι ποταμοί και λίμνες θα πρέπει να απεικονίζονται κατά τρόπο που τα καθιστά εύκολα αναγνωρίσιμα,

γ) για τους χάρτες που προετοιμάζονται από υπολογιστές, τα μετεωρολογικά στοιχεία θα πρέπει να προτιμώνται έναντι των βασικών πληροφοριών του χάρτη, ενώ τα πρώτα ακυρώνουν τα δεύτερα οποτεδήποτε επικαλύπτονται.

δ) τα κύρια αεροδρόμια θα πρέπει να εμφανίζονται ως στίγμα και να αναγνωρίζονται με το πρώτο γράμμα του ονόματος της πόλης που εξυπηρετεί το αεροδρόμιο όπως δίνεται στον Πίνακα AOP του σχετικού περιοχικού σχεδίου αεροναυτιλίας,

ε) μια γεωγραφική εσχάρα θα πρέπει να εμφανίζεται με τους μεσημβρινούς και τους παραλλήλους να αντιπροσωπεύονται από διάστικτες γραμμές κάθε 10° γεωγραφικού πλάτους και μήκους. Τα στίγματα θα πρέπει να τοποθετούνται ανά διαστήματα μιας μοίρας,

στ) οι τιμές γεωγραφικού πλάτους και μήκους θα πρέπει να αναγράφονται σε διάφορα σημεία σε όλη την έκταση του χάρτη (δηλαδή όχι μόνο στα άκρα), και

ζ) τα υπομνήματα στους χάρτες για τεκμηρίωση πτήσης θα πρέπει να είναι σαφή και απλά και θα πρέπει να παρουσιάζουν το όνομα του παγκόσμιου κέντρου πρόγνωσης περιοχής ή, για τα προϊόντα μη WAFS, το κέντρο έκδοσης, τον τύπο του χάρτη, ημερομηνία και ισχύοντα χρόνο και, εάν είναι αναγκαίο, τους τύπους των μονάδων που χρησιμοποιούνται κατά τρόπο ξεκάθαρο.

4.2.1.2 Οι μετεωρολογικές πληροφορίες που περιλαμβάνονται στην τεκμηρίωση πτήσης πρέπει να αντιπροσωπεύονται ως εξής:

α) οι άνεμοι στους χάρτες θα πρέπει να απεικονίζονται από βέλη με φτερά και σκιασμένες τριγωνικές

σημαίες σε μια επαρκώς πυκνή εσχάρα.

β) οι θερμοκρασίες θα πρέπει να απεικονίζονται με αριθμούς σε μια επαρκώς πυκνή εσχάρα.

γ) τα στοιχεία ανέμου και θερμοκρασίας που επιλέγονται από τα σύνολα δεδομένων που λαμβάνονται από ένα παγκόσμιο κέντρο πρόγνωσης περιοχής θα πρέπει να απεικονίζονται σε μια επαρκώς πυκνή εσχάρα γεωγραφικού πλάτους/μήκους, και

δ) τα βέλη του ανέμου θα πρέπει να προηγούνται των θερμοκρασιών και το καθένα θα πρέπει να έχει προτεραιότητα έναντι του βάθους του χάρτη.

4.2.1.3 **Σύσταση.**– *Για πτήσεις μικρής διαδρομής, οι χάρτες θα πρέπει να προετοιμάζονται ώστε να καλύπτουν περιορισμένες περιοχές υπό κλίμακα 1:15x10^6 όπως απαιτείται.*

4.2.2 Σύνολο χαρτών που θα διατεθούν

4.2.2.1 Ο ελάχιστος αριθμός χαρτών για πτήσεις μεταξύ του επιπέδου πτήσης 250 και του επιπέδου πτήσης 630 θα πρέπει να περιλαμβάνει χάρτη SIGWX υψηλού επιπέδου (επίπεδο πτήσης 250 έως επίπεδο πτήσης 630) και χάρτη πρόγνωσης ανέμου και θερμοκρασίας των 250 hPa. Οι πραγματικοί χάρτες που παρέχονται για σχεδίαση προ πτήσεως και σχεδίαση εν πτήσει καθώς και για τεκμηρίωση πτήσης πρέπει να είναι όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των μετεωρολογικών αρχών και των ενδιαφερομένων χρηστών.

4.2.2.2 **Σύσταση.**– *Το σύνολο χαρτών που θα διατεθούν υπό το παγκόσμιο σύστημα πρόγνωσης περιοχής για πτήσεις κάτω από το επίπεδο πτήσης 250 θα πρέπει να είναι όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των Κρατών-χρηστών και άλλων χρηστών.*

4.2.3 Ενδείξεις σχετικού ύψους

Στην τεκμηρίωση πτήσης, οι ενδείξεις σχετικού ύψους θα πρέπει να δίνονται ως εξής:

α) όλες οι αναφορές σε μετεωρολογικές συνθήκες διαδρομής, όπως οι ενδείξεις σχετικού ύψους των ανωτέρων ανέμων, αναταράξεων ή βάσεων και κορυφών των νεφών, θα πρέπει κατά προτίμηση να εκφράζονται σε επίπεδα πτήσης˙ μπορεί επίσης να εκφράζονται σε πίεση, απόλυτο ύψος ή, για τις πτήσεις χαμηλού ύψους, ύψος πάνω από το επίπεδο του εδάφους, και

β) όλες οι αναφορές σε μετεωρολογικές συνθήκες αεροδρομίου, όπως οι ενδείξεις σχετικού ύψους της βάσης των νεφών, θα πρέπει να εκφράζονται σε ύψος πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου.

4.3 Προδιαγραφές που σχετίζονται με πτήσεις χαμηλού ύψους

4.3.1 Σε μορφή χάρτη

Σύσταση.– *Όπου οι προγνώσεις διατίθενται σε μορφή χάρτη, η τεκμηρίωση πτήσης για πτήσεις χαμηλού ύψους, περιλαμβανομένων και εκείνων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως, που επιχειρούν μέχρι το επίπεδο πτήσεως 100 (ή μέχρι το επίπεδο πτήσεως 150 σε ορεινές περιοχές ή υψηλότερα, όπου απαιτείται), θα πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα ανάλογα με την πτήση:*

α) πληροφορίες από σχετικά τηλεγραφήματα SIGMET και AIRMET,

β) χάρτες ανωτέρων ανέμων και θερμοκρασίας ανώτερης ατμόσφαιρας όπως προβλέπονται στο Προσάρτημα 5, 4.3.1, και

γ) χάρτες σημαντικού καιρού όπως προβλέπονται στο Προσάρτημα 5, 4.3.2.

4.3.2 Σε συντετμημένη απλή γλώσσα

Σύσταση.– *Όπου οι προγνώσεις δεν διατίθενται σε μορφή χάρτη, η τεκμηρίωση πτήσης για πτήσεις χαμηλού ύψους, περιλαμβανομένων και εκείνων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως, που επιχειρούν μέχρι το επίπεδο πτήσεως 100 (μέχρι το επίπεδο πτήσεως 150 σε ορεινές περιοχές ή υψηλότερα, όπου απαιτείται), θα πρέπει να περιέχουν τις ακόλουθες πληροφορίες ανάλογα με την πτήση:*

α) πληροφορίες SIGMET και AIRMET, και

β) προγνώσεις περιοχής GAMET.

Σημείωση.– Ένα παράδειγμα της πρόγνωσης περιοχής GAMET παρέχεται στο Προσάρτημα 5.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΠΡΟ ΠΤΗΣΕΩΣ ΓΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ, ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΠΤΗΣΗ

5.1 Πρόσβαση στα συστήματα

Τα αυτοματοποιημένα συστήματα πληροφοριών προ πτήσεως που παρέχουν ευκολίες αυτοενημέρωσης πρέπει να προβλέπουν πρόσβαση από αερομεταφορείς και μέλη πληρώματος διακυβέρνησης για διαβούλευση, ως

απαιτείται, με μετεωρολογικό γραφείο δια τηλεφώνου ή άλλου κατάλληλου μέσου τηλεπικοινωνιών.

5.2 Λεπτομερείς προδιαγραφές του συστήματος

Σύσταση.– *Τα αυτοματοποιημένα συστήματα πληροφοριών προ πτήσεως για τη διάθεση μετεωρολογικών πληροφοριών για αυτοενημέρωση, σχεδίαση προ πτήσεως και τεκμηρίωση πτήσης θα πρέπει:*

α) να προβλέπουν τη συνεχή και έγκαιρη ανανέωση της βάσης δεδομένων του συστήματος και την παρακολούθηση της εγκυρότητας και ακεραιότητας των αποθηκευμένων μετεωρολογικών πληροφοριών,

β) να επιτρέπουν πρόσβαση στο σύστημα από τους αερομεταφορείς και μέλη πληρώματος διακυβέρνησης και επίσης από άλλους ενδιαφερόμενους αεροναυτικούς χρήστες μέσω κατάλληλων τηλεπικοινωνιακών μέσων,

γ) να χρησιμοποιούν διαδικασίες πρόσβασης και ερωτήσεων βασιζόμενες σε συντετμημένη απλή γλώσσα και, κατά περίπτωση, στους ενδείκτες τοπωνυμίων του ICAO, και αεροναυτικούς μετεωρολογικούς κωδικούς ενδείκτες τύπου δεδομένων που καθορίζονται από τον WMO, ή βασιζόμενες σε επικοινωνία χρήστη καθοδηγούμενη από μενού, ή άλλους κατάλληλους μηχανισμούς όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και των ενδιαφερομένων αερομεταφορέων, και

δ) να προβλέπει ταχεία απόκριση σε αίτηση πληροφοριών ενός χρήστη.

Σημείωση.– Οι συντμήσεις του ICAO καθώς και οι κώδικες και ενδείκτες τοπωνυμιών παρέχονται αντίστοιχα στα Procedures for Air Navigation Services — ICAO Abbreviations and Codes *(PANS- ABC, Doc 8400) και* Location Indicators *(Doc 7910). Οι αεροναυτικοί μετεωρολογικοί κωδικοί ενδείκτες τύπου δεδομένων παρέχονται στην Έκδοση No. 386 του WMO,* Manual on the Global Telecommunication System.

6. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΕΝ ΠΤΗΣΕΙ

6.1 Διάθεση πληροφοριών που αιτούνται από αεροσκάφη εν πτήσει

Σύσταση.– *Εάν ένα αεροσκάφος εν πτήσει αιτείται μετεωρολογικές πληροφορίες, το μετεωρολογικό γραφείο το οποίο λαμβάνει την αίτηση θα πρέπει να φροντίσει να διαθέσει τις πληροφορίες με τη βοήθεια, εάν είναι αναγκαίο, άλλου μετεωρολογικού γραφείου.*

6.2 Πληροφορίες για σχεδίαση εν πτήσει από τον αερομεταφορέα

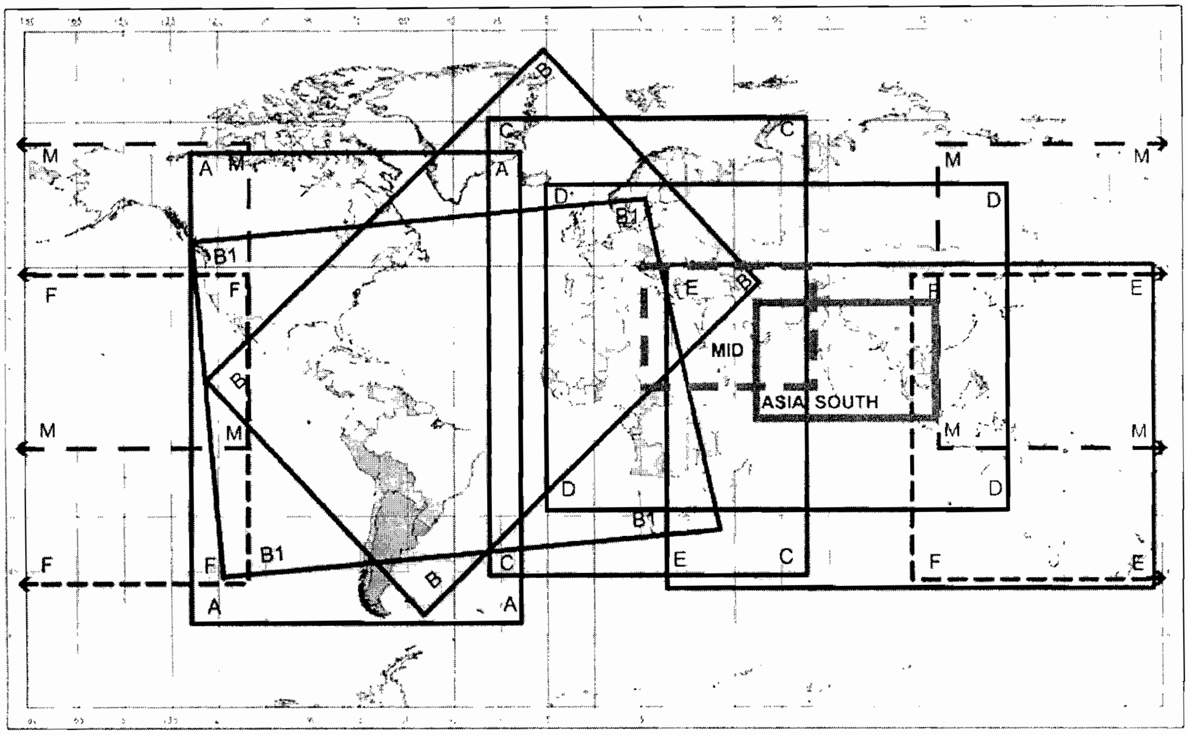
Σύσταση.– *Οι μετεωρολογικές πληροφορίες για σχεδίαση από τον αερομεταφορέα για αεροσκάφη εν πτήσει θα πρέπει να διατίθενται κατά την περίοδο της πτήσης και θα πρέπει κανονικά να αποτελούνται από οποιοδήποτε ή όλα από τα ακόλουθα:*

α) METAR και SPECI (που περιλαμβάνουν προγνώσεις τάσης και εκδίδονται σύμφωνα με περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας)

β) TAF και τροποποιημένα TAF,

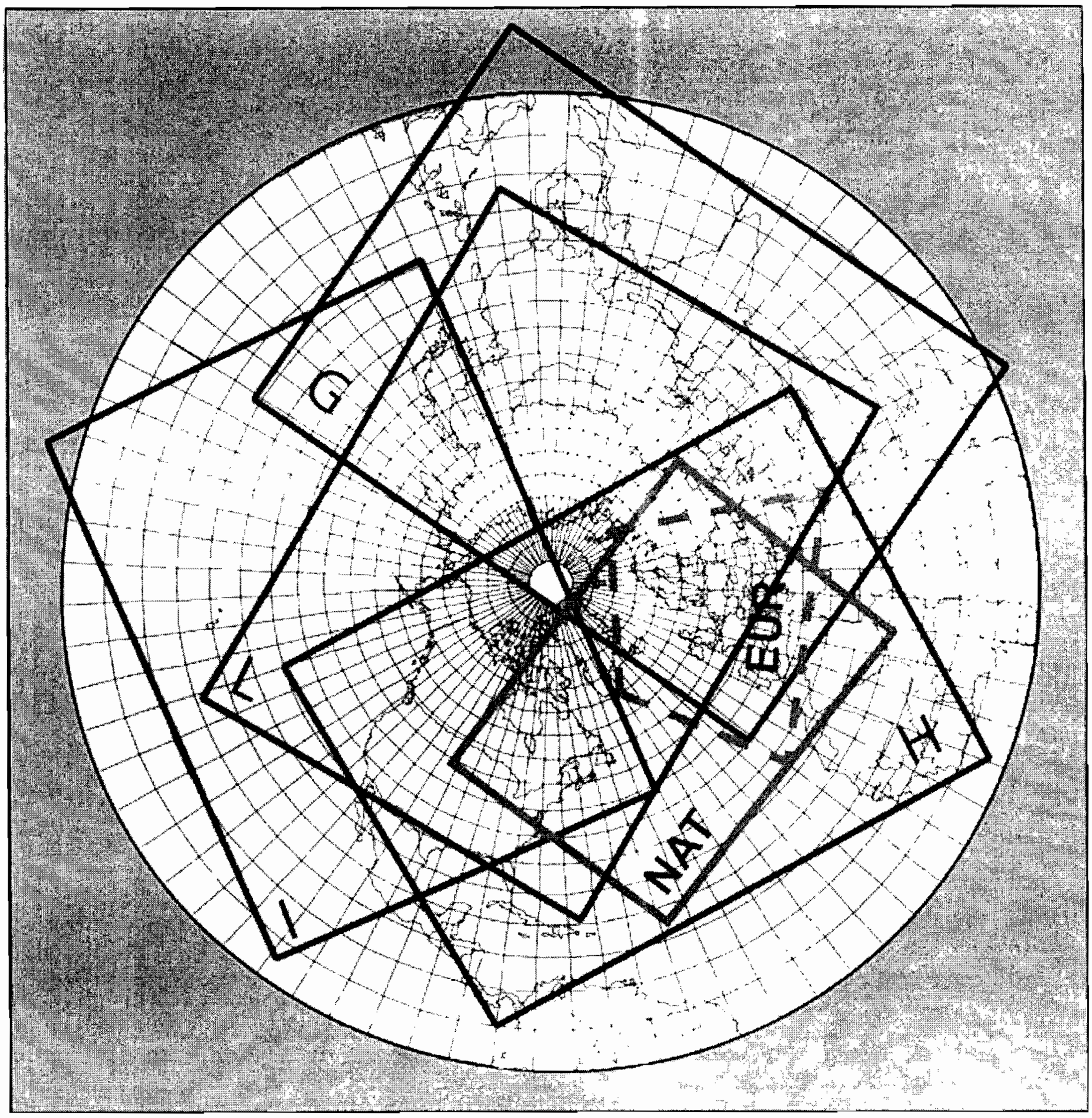
γ) πληροφορίες SIGMET και AIRMET καθώς και ειδικές αναφορές αέρος σχετικές με την πτήση, εκτός εάν οι τελευταίες αποτελούν το αντικείμενο τηλεγραφήματος SIGMET , και

δ) πληροφορίες ανώτερων ανέμων και θερμοκρασίας ανώτερης ατμόσφαιρας.



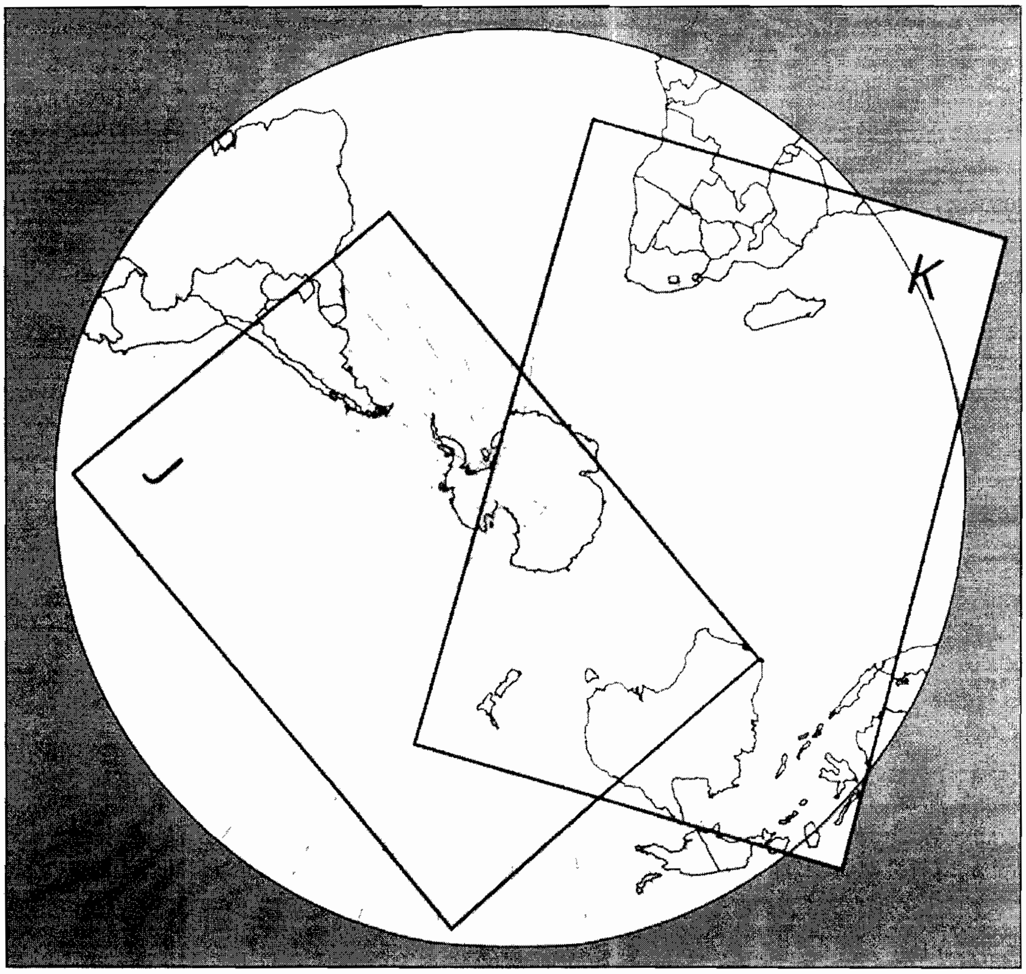
ΧΑΡΤΗΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΜΗΚΟΣ	ΧΑΡΤΗΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΜΗΚΟΣ
A	N7000	W12500	D	N6500	W01500
A	N7000	W02500	D	N6500	E13200
A	S5500	W02500	D	S2800	E13200
A	S5500	W12500	D	S2800	W01500
ASIA	N3600	E05300	E	N4500	E02500
ASIA	N3600	E10800	E	N4500	E18000
ASIA	0000	E10800	E	S4700	E18000
ASIA	0000	E05300	E	S4700	E02500
B	N8500	W01500	F	N4230	W11000
B	N4330	E05300	F	S4730	W11000
B	S5200	W05000	F	S4730	E10000
B	N1500	W12500	F	N4230	E10000
B1	N5000	W12800	M	S1000	E11000
B1	N6000	E01500	M	N7200	E11000
B1	S3500	E04000	M	N7200	W11000
B1	S4600	W10800	M	S1000	W11000
C	N7600	W03230	MID	N4400	E01700
C	N7600	E07000	MID	N4400	E07000
C	S4500	E07000	MID	N1000	E07000
C	S4500	W03230	MID	N1000	E01700

Σχέδιο Α8-1. Σταθερές περιοχές κάλυψηςτων προγνώσεων των WAFS σε μορφή χάρτη – Μερκατορική προβολή



ΧΑΡΤΗΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΜΗΚΟΣ		ΧΑΡΤΗΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΜΗΚΟΣ
EUR	N5830	E06800		I	N0200	W11000
EUR	N2600	E03145		I	N4000	W03953
EUR	N2100	W02130		I	N2000	E13000
EUR	N4700	W05800		I	S0500	E18000
G	S1000	E11000		L	N1205	E11449
G	S0530	E04515		L	N1518	E4500
G	N3500	W02000		L	N2020	E6900
G	N2000	E16500		L	N1413	E14338
H	N0230	W00500		NAT	N4454	W10130
H	N2500	E05600		NAT	N1953	E00945
H	N3000	W14500		NAT	N1721	W05354
H	N0500	W08000		NAT	N5047	E06004

Σχέδιο Α8-2. Σταθερές περιοχές κάλυψηςτων προγνώσεων των WAFS σε μορφή χάρτη – Πολική στερεογραφική προβολή (βόρειο ημισφαίριο)



ΧΑΡΤΗΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΜΗΚΟΣ
J	S2305	W03700
J	S2245	E11322
J	S0616	E17245
J	S0722	W09347
K	S1000	E00500
K	S2845	W16730
K	N0500	E12800
K	N1200	E05500

Σχέδιο Α8-3. Σταθερές περιοχές κάλυψηςτων προγνώσεων των WAFS σε μορφή χάρτη – Πολική στερεογραφική προβολή (νότιο ημισφαίριο)

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 9. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

(Βλέπε Κεφάλαιο 10 του παρόντος Παραρτήματος.)

1. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1.1 Κατάλογος των πληροφοριών για τον πύργο ελέγχου αεροδρομίου

Οι ακόλουθες μετεωρολογικές πληροφορίες πρέπει να διατίθενται, ως απαιτείται, προς τον πύργο ελέγχου αεροδρομίου από το σχετιζόμενο με αυτόν μετεωρολογικό γραφείο αεροδρομίου:

α) τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, METAR *και* SPECI, TAF και προγνώσεις τάσης καθώς και τροποποιήσεων αυτών, για το σχετικό αεροδρόμιο,

β) πληροφορίες SIGMET *και* AIRMET, προειδοποιήσεις και συνεγέρσεις διατμητικού ανέμου καθώς και προειδοποιήσεις αεροδρομίου,

γ) οποιεσδήποτε επιπρόσθετες μετεωρολογικές πληροφορίες που έχουν συμφωνηθεί τοπικά, όπως προγνώσεις ανέμου επιφανείας για τον προσδιορισμό πιθανής αλλαγής διαδρόμων,

δ) πληροφορίες που ελήφθησαν για νέφος ηφαιστειακής τέφρας, για το οποίο δεν έχει ήδη εκδοθεί SIGMET, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των ενδιαφερόμενων μετεωρολογικών αρχών και αρχών ATS, *και*

ε) πληροφορίες που ελήφθησαν για ηφαιστειακή δραστηριότητα προ εκρήξεως ή/και ηφαιστειακή έκρηξη όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των ενδιαφερόμενων μετεωρολογικών αρχών και αρχών ATS.

1.2 Κατάλογος πληροφοριών για τη μονάδα ελέγχου προσέγγισης

Οι ακόλουθες μετεωρολογικές πληροφορίες πρέπει να διατίθενται, ως απαιτείται, προς τη μονάδα ελέγχου προσεγγίσεως από το σχετιζόμενο με αυτήν μετεωρολογικό γραφείο αεροδρομίου:

α) τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, METAR *και* SPECI, TAF και προγνώσεις τάσης καθώς και τροποποιήσεις αυτών, για τα αεροδρόμια για τα οποία ενδιαφέρεται η μονάδα ελέγχου προσέγγισης,

β) πληροφορίες SIGMET *και* AIRMET, προειδοποιήσεις και συνεγέρσεις διατμητικού ανέμου και κατάλληλες ειδικές αναφορές αέρος για τον εναέριο χώρο για τον οποίο ενδιαφέρεται η μονάδα ελέγχου προσέγγισης καθώς και προειδοποιήσεις αεροδρομίου,

γ) οποιεσδήποτε επιπρόσθετες μετεωρολογικές πληροφορίες που έχουν συμφωνηθεί τοπικά,

δ) πληροφορίες που ελήφθησαν για νέφος ηφαιστειακής τέφρας, για το οποίο δεν έχει ήδη εκδοθεί SIGMET, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των ενδιαφερόμενων μετεωρολογικών αρχών και αρχών ATS, *και*

ε) πληροφορίες που ελήφθησαν για ηφαιστειακή δραστηριότητα προ εκρήξεως ή/και ηφαιστειακή έκρηξη όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των ενδιαφερόμενων μετεωρολογικών αρχών και αρχών ATS.

1.3 Κατάλογος πληροφοριών για το κέντρο πληροφοριών πτήσης

Οι ακόλουθες μετεωρολογικές πληροφορίες πρέπει να διατίθενται, ως απαιτείται, προς το κέντρο πληροφοριών πτήσης ή το κέντρο ελέγχου περιοχής από το σχετιζόμενο με αυτά μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης:

α) METAR *και* SPECI, που περιλαμβάνουν τρέχοντα στοιχεία πίεσης για αεροδρόμια και άλλες περιοχές, TAF και προγνώσεις τάσης καθώς και τροποποιήσεις αυτών, που καλύπτουν την περιοχή πληροφοριών πτήσης ή την περιοχή ελέγχου και, εάν απαιτείται από το κέντρο πληροφοριών πτήσης ή το κέντρο ελέγχου περιοχής, που καλύπτουν αεροδρόμια στις γειτονικές περιοχές πληροφοριών πτήσης, όπως καθορίζεται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας,

β) προγνώσεις ανωτέρων ανέμων, θερμοκρασιών ανώτερης ατμόσφαιρας και σημαντικών καιρικών φαινομένων διαδρομής καθώς και τροποποιήσεων αυτών, ιδιαίτερα εκείνων τα οποία είναι πιθανόν να καταστήσουν τις πτητικές λειτουργίες υπό κανόνες πτήσεως εξ όψεως ανεφάρμοστες, πληροφορίες SIGMET *και* AIRMET καθώς και κατάλληλες ειδικές αναφορές αέρος για την περιοχή πληροφοριών πτήσης ή την περιοχή ελέγχου και, εάν έχει αποφασισθεί από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας και απαιτούνται από το κέντρο πληροφοριών πτήσης ή το κέντρο ελέγχου περιοχής, για γειτονικές περιοχές πληροφοριών πτήσης,

γ) οποιεσδήποτε άλλες μετεωρολογικές πληροφορίες που απαιτούνται από το κέντρο πληροφοριών πτήσης ή το κέντρο ελέγχου περιοχής για την κάλυψη αιτήσεων από αεροσκάφη εν πτήσει· εφόσον οι αιτούμενες πληροφορίες δεν διατίθενται στο σχετιζόμενο μετεωρολογικό γραφείο παρατήρησης, το γραφείο αυτό πρέπει να ζητά τη βοήθεια άλλου μετεωρολογικού γραφείου προκειμένου να τις προσφέρει,

δ) πληροφορίες που ελήφθησαν για νέφος ηφαιστειακής τέφρας, για το οποίο δεν έχει ήδη εκδοθεί SIGMET, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των ενδιαφερόμενων μετεωρολογικών αρχών και αρχών ATS,

ε) πληροφορίες που ελήφθησαν σχετικά με την ακούσια απελευθέρωση ραδιενεργών υλικών στην ατμόσφαιρα, όπως συμφωνήθηκε μεταξύ των ενδιαφερόμενων μετεωρολογικών αρχών και αρχών ATS,

στ) συμβουλευτικές πληροφορίες τροπικού κυκλώνα που εκδίδονται από ένα TCAC για την περιοχή ευθύνης του,

ζ) συμβουλευτικές πληροφορίες ηφαιστειακής τέφρας που εκδίδονται από ένα VAAC για την περιοχή ευθύνης του, και

η) πληροφορίες που ελήφθησαν για ηφαιστειακή δραστηριότητα προ εκρήξεως ή/και ηφαιστειακή έκρηξη όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ των ενδιαφερόμενων μετεωρολογικών αρχών και αρχών ATS.

1.4 Διάθεση πληροφοριών σε αεροναυτικούς τηλεπικοινωνιακούς σταθμούς

Όταν είναι αναγκαίο για σκοπούς πληροφοριών πτήσης, οι τρέχουσες μετεωρολογικές αναφορές και προγνώσεις πρέπει να διατίθενται σε καθορισμένους αεροναυτικούς τηλεπικοινωνιακούς σταθμούς. Αντίγραφο των πληροφοριών αυτών πρέπει να προωθείται, εάν απαιτείται, στο κέντρο πληροφοριών πτήσης ή το κέντρο ελέγχου περιοχής.

1.5 Μορφή των πληροφοριών

1.5.1 **Σύσταση.–** *Οι τοπικές συνήθεις και ειδικές αναφορές, METAR και SPECI, TAF και προγνώσεις τάσης, πληροφορίες SIGMET και AIRMET, οι προγνώσεις ανώτερων ανέμων και θερμοκρασίας ανώτερης ατμόσφαιρας καθώς και τροποποιήσεις αυτών θα πρέπει να διατίθενται στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας με τη μορφή στην οποία προετοιμάζονται, διανέμονται σε άλλα μετεωρολογικά γραφεία ή λαμβάνονται από άλλα μετεωρολογικά γραφεία, εκτός εάν τοπικά έχει συμφωνηθεί άλλως.*

1.5.2 **Σύσταση.–** *Όταν τα επεξεργασμένα από υπολογιστές στοιχεία ανώτερης ατμόσφαιρας για σημεία εσχάρας διατίθενται στις μονάδες των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε ψηφιακή μορφή για χρήση από τους υπολογιστές των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, τα περιεχόμενα, μορφή και διευθετήσεις εκπομπής θα πρέπει να είναι όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και της αρμόδιας αρχής ATS. Τα δεδομένα θα πρέπει κανονικά να διατίθενται το ταχύτερο εφικτό μετά την ολοκλήρωση της επεξεργασίας των προγνώσεων.*

2. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

2.1 Κατάλογος πληροφοριών

Οι πληροφορίες που θα διατίθενται στα κέντρα συντονισμού διάσωσης πρέπει να περιλαμβάνουν τις μετεωρολογικές συνθήκες που επικρατούσαν στην τελευταία γνωστή θέση αγνοούμενου αεροσκάφους και κατά μήκος της προτιθέμενης διαδρομής του αεροσκάφους αυτού, με ειδική αναφορά:

α) στα σημαντικά καιρικά φαινόμενα διαδρομής,

β) στην ποσότητα και τύπο των νεφών, ιδιαίτερα για τους σωρειτομελανίες˙ στις ενδείξεις ύψους βάσεων και κορυφών,

γ) στην ορατότητα και τα φαινόμενα που περιορίζουν την ορατότητα,

δ) στον άνεμο επιφανείας και τους ανώτερους ανέμους,

ε) στην κατάσταση του εδάφους, ιδιαίτερα, σε οποιαδήποτε κάλυψη χιονιού ή πλημμύρας,

στ) στη θερμοκρασία της επιφανείας θαλάσσης, κατάσταση θαλάσσης, κάλυψη πάγου εάν υπάρχει και ωκεάνια ρεύματα, εάν σχετίζονται με την περιοχή έρευνας, και

ζ) στα στοιχεία πίεσης στο επίπεδο θαλάσσης.

2.2 Πληροφορίες που θα διατίθενται κατόπιν αιτήσεως

2.2.1 **Σύσταση.–** *Κατόπιν αιτήσεως από το κέντρο συντονισμού διάσωσης, το καθορισμένο μετεωρολογικό γραφείο θα πρέπει να φροντίσει να αποκτήσει λεπτομέρειες για την τεκμηρίωση πτήσης που διατέθηκε στο αγνοούμενο αεροσκάφος, μαζί με οποιεσδήποτε τροποποιήσεις της πρόγνωσης οι οποίες μεταδόθηκαν προς το αεροσκάφος εν πτήσει.*

2.2.2 **Σύσταση.–** *Για τη διευκόλυνση των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης το καθορισμένο μετεωρολογικό γραφείο θα πρέπει, κατόπιν αιτήσεως, να διαθέτει:*

α) πλήρεις και λεπτομερείς πληροφορίες για τις τρέχουσες και προβλεπόμενες μετεωρολογικές συνθήκες στην περιοχή της έρευνας, και

β) τις τρέχουσες και προβλεπόμενες συνθήκες διαδρομής, που καλύπτουν τις πτήσεις των αεροσκαφών της έρευνας από και κατά την επιστροφή στο αεροδρόμιο από το οποίο διεξάγεται η έρευνα.

2.2.3 **Σύσταση.**– *Κατόπιν αιτήσεως από το κέντρο συντονισμού διάσωσης, το καθορισμένο μετεωρολογικό γραφείο θα πρέπει να διαθέτει ή να μεριμνά για τη διάθεση μετεωρολογικών πληροφοριών που αιτούνται από πλοία που αναλαμβάνουν επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.*

3. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΜΟΝΑΔΕΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

3.1 Κατάλογος των πληροφοριών

Οι ακόλουθες πληροφορίες πρέπει να διατίθενται, ως απαιτείται, σε μια μονάδα των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών:

α) πληροφορίες σχετικά με τη μετεωρολογική υπηρεσία για τη διεθνή αεροναυτιλία, που πρόκειται να περιληφθούν στις συναφείς εκδόσεις αεροναυτικών πληροφοριών,

Σημείωση.– Λεπτομέρειες των πληροφοριών αυτών παρέχονται στο Παράρτημα 15, Προσάρτημα 1, Μέρος 1, GEN 3.5 και Μέρος 3, AD 2.2, 2.11, 3.2 και 3.11.

β) πληροφορίες αναγκαίες για την προετοιμασία NOTAM ή ASHTAM που περιλαμβάνουν, ιδιαίτερα, πληροφορίες για:

1) την καθιέρωση, κατάργηση και σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία των αεροναυτικών μετεωρολογικών υπηρεσιών. Οι πληροφορίες αυτές απαιτείται να διατεθούν στη μονάδα των υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών αρκετά πριν από την ημερομηνία ισχύος για να επιτρέψει την έκδοση NOTAM σε συμμόρφωση με το Παράρτημα 15, 5.1.1 και 5.1.1.1,

2) την εμφάνιση ηφαιστειακής δραστηριότητας, και

Σημείωση.– Οι ειδικές πληροφορίες που απαιτούνται παρέχονται στο Κεφάλαιο 3, 3.3.2 και στο Κεφάλαιο 4, 4.8.

3) την ακούσια αποδέσμευση ραδιενεργών υλικών στην ατμόσφαιρα, όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ *των* ενδιαφερομένων μετεωρολογικών αρχών και των αρχών της πολιτικής αεροπορίας, και

Σημείωση.– Οι ειδικές πληροφορίες που απαιτούνται παρέχονται στο Κεφάλαιο 3, 3.4.2 ζ).

γ) πληροφορίες αναγκαίες για την προετοιμασία των εγκυκλίων αεροναυτικών πληροφοριών που περιλαμβάνουν, ιδιαίτερα, και πληροφορίες για:

1) αναμενόμενες σημαντικές αλλαγές στις αεροναυτικές μετεωρολογικές διαδικασίες, υπηρεσίες και παρεχόμενες ευκολίες, και

2) επιπτώσεις ορισμένων καιρικών φαινομένων στις πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 10. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

(Βλέπε Κεφάλαιο 11 του παρόντος Παραρτήματος.)

1. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

1.1 Απαιτούμενοι χρόνοι μεταβίβασης μετεωρολογικών πληροφοριών

Σύσταση.– *Εκτός εάν άλλως αποφασίζεται από τις περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας, τα τηλεγραφήματα AFTN και τα δελτία που περιέχουν επιχειρησιακές μετεωρολογικές πληροφορίες θα πρέπει να επιτυγχάνουν χρόνους μεταβίβασης λιγότερο από τους ακόλουθους:*

Τηλεγραφήματα SIGMET και AIRMET, συμβουλευτικές πληροφορίες ηφαιστειακής τέφρας και τροπικού κυκλώνα καθώς και ειδικές αναφορές αέρος . . . . 5 λεπτά
Συντετμημένες τροποποιήσεις σε απλή γλώσσα για σημαντικό καιρό και προγνώσεις ανώτερης ατμόσφαιρας . . . . 5 λεπτά
Τροποποιημένο TAF και διορθώσεις στο TAF . . . . 5 λεπτά

METAR, Προγνώσεις τάσης, TAF, SPECI	*0–900 χλμ. (500 ν.μ.)*	*5 λεπτά*
	περισσότερο από 900 χλμ. (500 ν.μ.)	*10 λεπτά*

1.2 Στοιχεία σημείου εσχάρας για ATS και αερομεταφορείς

1.2.1 **Σύσταση.–** *Όταν τα στοιχεία ανώτερης ατμόσφαιρας για σημεία εσχάρας σε ψηφιακή μορφή διατίθενται για χρήση από τους υπολογιστές των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, οι ρυθμίσεις μετάδοσης θα πρέπει να είναι όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ της μετεωρολογικής αρχής και της αρμόδιας αρχής ATS.*

1.2.2 **Σύσταση.–** *Όταν τα στοιχεία ανώτερης ατμόσφαιρας για σημεία εσχάρας σε ψηφιακή μορφή διατίθενται σε αερομεταφορείς για σχεδίαση πτήσης με υπολογιστές, οι ρυθμίσεις μετάδοσης θα πρέπει να είναι όπως έχει συμφωνηθεί μεταξύ του ενδιαφερομένου παγκόσμιου κέντρου πρόγνωσης περιοχής, της μετεωρολογικής αρχής και των αερομεταφορέων.*

2. ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΗΣ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

2.1 Μετεωρολογικά δελτία σε αλφαριθμητική μορφή

2.1.1 Σύνθεση των δελτίων

Σύσταση.– *Οποτεδήποτε είναι δυνατόν, οι ανταλλαγές των επιχειρησιακών μετεωρολογικών πληροφοριών θα πρέπει να γίνονται σε ενοποιημένα δελτία των ίδιων τύπων μετεωρολογικών πληροφοριών.*

2.1.2 Χρόνοι υποβολής των δελτίων

Σύσταση.– *Τα μετεωρολογικά δελτία που απαιτούνται για προγραμματισμένες μεταδόσεις θα πρέπει να υποβάλλονται κανονικά και κατά τους καθορισμένους προγραμματισμένους χρόνους. Το METAR θα πρέπει να υποβάλλεται για μετάδοση όχι αργότερα από 5 λεπτά μετά τον πραγματικό χρόνο της παρατήρησης. Το TAF θα πρέπει να υποβάλλονται για μετάδοση τουλάχιστον μια ώρα πριν την έναρξη της διάρκειας ισχύος του, εκτός εάν έχει καθοριστεί άλλως από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.*

2.1.3..Επικεφαλίδα των δελτίων

Τα μετεωρολογικά δελτία που περιέχουν επιχειρησιακές μετεωρολογικές πληροφορίες για να μεταδοθούν μέσω των ευκολιών της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας πρέπει να περιέχουν επικεφαλίδα που θα αποτελείται από:

α) αναγνωριστικό τεσσάρων γραμμάτων και δύο αριθμών,
β) τον ενδείκτη τοπωνυμίας τεσσάρων γραμμάτων του ICAO που αντιστοιχεί στη γεωγραφική τοποθεσία του μετεωρολογικού γραφείου που εκδίδει ή συντάσσει το μετεωρολογικό δελτίο,
γ) την ομάδα ημερομηνίας-ώρας, και

δ) εάν απαιτείται, έναν ενδείκτη τριών γραμμάτων.

Σημείωση 1.– Λεπτομερείς προδιαγραφές για τη μορφή και το περιεχόμενο της επικεφαλίδας παρέχονται στο WMO Manual on the Global Telecommunication System, *Τόμος I και αναπαράγονται στο* Manual of Aeronautical Meteorological Practice *(Doc 8896).*

Σημείωση 2.– Οι ενδείκτες τοπωνυμιών του ICAO καταγράφονται στο Location Indicators *(Doc 7910).*

2.1.4 Δομή των δελτίων

Τα μετεωρολογικά δελτία που περιέχουν επιχειρησιακές μετεωρολογικές πληροφορίες που θα μεταδοθούν μέσω του AFTN πρέπει να περικλείονται στο μέρος του κειμένου της μορφής τηλεγραφήματος AFTN.

2.2 Προϊόντα του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής

2.2.1 Τηλεπικοινωνίες για τη διάθεση προϊόντων WAFS

Σύσταση.– *Οι ευκολίες τηλεπικοινωνιών που χρησιμοποιούνται για τη διάθεση των προϊόντων του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής θα πρέπει να είναι η σταθερή αεροναυτική υπηρεσία.*

2.2.2 Απαιτήσεις ποιότητας για χάρτες

Σύσταση.– *Όπου τα προϊόντα του παγκόσμιου συστήματος πρόγνωσης περιοχής διανέμονται υπό μορφήν χάρτη, η ποιότητα των χαρτών που λαμβάνονται θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να επιτρέπει αναπαραγωγή σε επαρκώς ευανάγνωστη μορφή για σχεδίαση πτήσης και τεκμηρίωση. Οι χάρτες που λαμβάνονται θα πρέπει να είναι ευανάγνωστοι πάνω από το 95 τοις εκατό της περιοχής τους.*

2.2.3 Απαιτήσεις ποιότητας για μεταδόσεις

Σύσταση.– *Οι μεταδόσεις θα πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλίζουν ότι η διακοπή τους δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 10 λεπτά κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε περιόδου των 6 ωρών.*

2.2.4 Επικεφαλίδα των δελτίων που περιέχουν προϊόντα WAFS

Τα μετεωρολογικά δελτία που περιέχουν προϊόντα WAFS σε ψηφιακή μορφή για να μεταδοθούν μέσω των ευκολιών της σταθερής αεροναυτικής υπηρεσίας πρέπει να περιέχουν επικεφαλίδα όπως προβλέπεται στο 2.1.3.

3. ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

3.1 Περιεχόμενο και μορφή των μετεωρολογικών τηλεγραφημάτων

3.1.1 Τα περιεχόμενα και η μορφή των αναφορών, προγνώσεων και πληροφοριών SIGMET *που* μεταδίδονται προς τα αεροσκάφη πρέπει να είναι σε συνέπεια με τις διατάξεις των Κεφαλαίων 4, 6 και 7 του παρόντος Παραρτήματος.

3.1 2 Τα περιεχόμενα και η μορφή των αναφορών αέρος που μεταδίδονται από αεροσκάφη πρέπει να είναι σε συνέπεια με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 5 του παρόντος Παραρτήματος και το *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management* (PANS- ATM, Doc 4444), Προσάρτημα 1.

3.2 Περιεχόμενο και μορφή των μετεωρολογικών δελτίων

Η ουσία του μετεωρολογικού δελτίου που μεταδίδεται μέσω της κινητής αεροναυτικής υπηρεσίας πρέπει να παραμένει αμετάβλητη από εκείνη που περιέχεται στο δελτίο όπως εκδόθηκε.

4. ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΖΕΥΞΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ – D-VOLMET

4.1 Λεπτομερές περιεχόμενο των μετεωρολογικών πληροφοριών που διατίθενται για D-VOLMET

4.1.1 Τα αεροδρόμια για τα οποία θα διατίθενται METAR, SPECI *και* TAF για εκπομπή μέσω ζεύξης προς αεροσκάφη εν πτήσει θα πρέπει να καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

4.1.2 Οι περιοχές πληροφοριών πτήσης για τις οποίες θα διατίθενται τηλεγραφήματα SIGMET *και* AIRMET για εκπομπή μέσω ζεύξης προς αεροσκάφη εν πτήσει θα πρέπει να καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

4.2 Κριτήρια που σχετίζονται με πληροφορίες που θα διατίθενται για D-VOLMET

4.2.1 **Σύσταση.**– *Τα τελευταία διαθέσιμα METAR, SPECI και TAF,* καθώς και τα ισχύοντα *SIGMET και AIRMET, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για εκπομπή μέσω ζεύξης προς αεροσκάφη εν πτήσει.*

4.2.2 **Σύσταση.**– *Το TAF που περιλαμβάνεται στο D-VOLMET θα πρέπει να τροποποιείται ως απαιτείται για να εξασφαλισθεί ότι η πρόγνωση, όταν διατίθεται για εκπομπή μέσω ζεύξης προς αεροσκάφη εν πτήσει, ανακλά την τελευταία άποψη του εμπλεκόμενου μετεωρολογικού γραφείου.*

4.2.3 **Σύσταση.**– *Εάν δεν ισχύει κανένα τηλεγράφημα SIGMET για μια περιοχή πληροφοριών πτήσης, μια ένδειξη "NIL SIGMET" θα πρέπει να περιλαμβάνεται στο D-VOLMET.*

4.3 Μορφή των πληροφοριών που θα διατίθενται για D-VOLMET

Το περιεχόμενο και η μορφή των αναφορών, προγνώσεων και πληροφοριών SIGMET *και* AIRMET *που* περιλαμβάνονται στο D-VOLMET πρέπει να είναι σε συνέπεια με τις διατάξεις των Κεφαλαίων 4, 6 και 7 του παρόντος Παραρτήματος.

5. ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ – ΕΚΠΟΜΠΕΣ VOLMET

5.1 Λεπτομερές περιεχόμενο των μετεωρολογικών πληροφοριών που θα περιλαμβάνεται σε εκπομπές VOLMET

5.1.1 Τα αεροδρόμια για τα οποία θα περιλαμβάνονται METAR, SPECI *και* TAF στις εκπομπές VOLMET, η σειρά με την οποία θα μεταδίδονται και ο χρόνος εκπομπής πρέπει να καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας.

5.1.2 Οι περιοχές πληροφοριών πτήσης για τις οποίες θα περιλαμβάνονται μηνύματα SIGMET *σε* προγραμματισμένες εκπομπές VOLMET πρέπει να καθορίζονται από περιοχική συμφωνία αεροναυτιλίας. Όπου συμβαίνει αυτό, το μήνυμα SIGMET πρέπει να μεταδίδεται στην αρχή της εκπομπής ή σε χρονικά διαστήματα πέντε λεπτών.

5.2 Κριτήρια που σχετίζονται με πληροφορίες που θα περιλαμβάνονται στις εκπομπές VOLMET

5.2.1 **Σύσταση.**– *Όταν η αναφορά από ένα αεροδρόμιο δεν έχει φθάσει έγκαιρα για μια εκπομπή, η τελευταία διαθέσιμη αναφορά θα πρέπει να περιλαμβάνεται στην εκπομπή, μαζί με την ώρα παρατήρησης.*

5.2.2 **Σύσταση.**– *Το TAF που περιλαμβάνεται σε προγραμματισμένες εκπομπές VOLMET θα πρέπει να τροποποιείνται ανάλογα ώστε να εξασφαλισθεί ότι μια πρόγνωση, όταν μεταδίδεται, ανακλά την τελευταία άποψη του εμπλεκόμενου μετεωρολογικού γραφείου.*

5.2.3 **Σύσταση.**– *Όταν στις προγραμματισμένες εκπομπές VOLMET περιλαμβάνονται τηλεγραφήματα SIGMET, μια ένδειξη "NIL SIGMET" θα πρέπει να μεταδοθεί εφόσον δεν ισχύει κανένα τηλεγράφημα SIGMET για τις εμπλεκόμενες περιοχές πληροφοριών πτήσης.*

5.3 Μορφή των πληροφοριών που θα περιληφθούν σε εκπομπές VOLMET

5.3.1 Το περιεχόμενο και η μορφή των αναφορών, προγνώσεων και πληροφοριών SIGMET *που* περιλαμβάνονται στις εκπομπές VOLMET *πρέπει* να είναι σε συνέπεια με τις διατάξεις των Κεφαλαίων 4, 6 και 7 του παρόντος Παραρτήματος.

5.3.2 **Σύσταση.**– *Οι εκπομπές VOLMET θα πρέπει να χρησιμοποιούν τυπικές φρασεολογίες ραδιοτηλεφωνίας.*

Σημείωση.– Καθοδήγηση για τις τυπικές φρασεολογίες ραδιοτηλεφωνίας που θα χρησιμοποιηθούν στις εκπομπές VOLMET παρέχεται στο Manual on Coordination between Air Traffic Services, Aeronautical Information Services and Aeronautical Meteorological Services *(Doc 9377), Προσάρτημα Α.*

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Α. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΙΘΥΜΗΤΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ Ή ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗΣ

Σημείωση.– Η καθοδήγηση που περιλαμβάνεται σε αυτόν τον πίνακα σχετίζεται με το Κεφάλαιο 4 – Μετεωρολογικές παρατηρήσεις και αναφορές, ιδιαίτερα με το 4.1.9.

Στοιχείο προς παρατήρηση	*Επιχειρησιακά επιθυμητή ακρίβεια μέτρησης ή παρατήρησης**
Μέσος άνεμος επιφανείας	Διεύθυνση: ± 10° Ταχύτητα: ± 2 km/h (1 κόμβος) μέχρι 20 km/h (10 κόμβους) ± 10% άνω των 20 km/h (10 κόμβων)
Αποκλίσεις από το μέσο άνεμο επιφανείας	± 4 km/h (2 κόμβοι), από την άποψη των συνισταμένων γεωγραφικού μήκους και πλάτους
Ορατότητα	± 50 μ. μέχρι τα 600 μ. ± 10% μεταξύ 600 μ. και 1.500 μ. ± 20% άνω των 1.500 μ.
Οπτική απόσταση διαδρόμου	± 10 μ. μέχρι τα 400 μ. ± 25 μ. μεταξύ 400 μ. και 800 μ. ± 10% άνω των 800 μ.
Νέφωση	± 1 όγδοο
Ύψος νεφών	± 10 μ. (33 πόδια) μέχρι τα 100 μ. (330 πόδια) ± 10% άνω των 100 μ. (330 ποδών)
Θερμοκρασία αέρος και θερμοκρασία σημείου δρόσου	± 1°C
Τιμή πίεσης (QNH, QFE)	± 0,5 hPa

* Η επιχειρησιακά επιθυμητή ακρίβεια δεν θεωρείται ως επιχειρησιακή απαίτηση˙ πρέπει να θεωρηθεί ως στόχος που έχει εκφρασθεί από τους αερομεταφορείς.

Σημείωση.– Καθοδήγηση σχετικά με τις αβεβαιότητες μέτρησης ή παρατήρησης μπορεί να αναζητηθούν στο WMO Publication No. 8 – Guide to Meteorological Instruments and Methodw of Observation.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Β. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΙΘΥΜΗΤΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΠΡΟΓΝΩΣΕΩΝ

Σημείωση 1.– Η καθοδήγηση που περιλαμβάνεται σε αυτόν τον πίνακα σχετίζεται με το Κεφάλαιο 6 – Προγνώσεις, ιδιαίτερα με το 6.1.1

Σημείωση 2.– Εάν η ακρίβεια των προγνώσεων παραμένει εντός του επιχειρησιακά επιθυμητού εύρους που φαίνεται στη δεύτερη στήλη, για το ποσοστό των περιπτώσεων που υποδηλώνονται στην τρίτη στήλη, η επίδραση των σφαλμάτων πρόγνωσης δεν θεωρείται σοβαρή σε σχέση με τις επιδράσεις των ναυτιλιακών σφαλμάτων και άλλων επιχειρησιακών κινδύνων.

Στοιχείο για πρόγνωση	*Επιχειρησιακά επιθυμητή ακρίβεια προγνώσεων*	*Ελάχιστο ποσοστό περιπτώσεων εντός του εύρους*
	TAF	
Διεύθυνση ανέμου	± 20°	80% των περιπτώσεων
Ταχύτητα ανέμου	± 10 km/h (5 κόμβοι)	80% των περιπτώσεων
Ορατότητα	± 200 μ. μέχρι to 800 μ. ± 30% μεταξύ 800 μ. και 10 χλμ.	80% των περιπτώσεων
Υετός	Εμφάνιση ή μη εμφάνιση.	80% των περιπτώσεων
Νέφωση	Μια κατηγορία κάτω από τα 450 μ. (1.500 πόδια) Εμφάνιση ή μη εμφάνιση BKN ή OVC μεταξύ 450 μ. (1.500 ποδών) και 3.000 μ. (10.000 ποδών)	70% των περιπτώσεων
Ύψος νεφών	± 30 μ. (100 πόδια) μέχρι τα 300 μ. (1.000 πόδια) ± 30% μεταξύ 300 μ. (1.000 ποδών) και 3.000 μ. (10.000 ποδών)	70% των περιπτώσεων
Θερμοκρασία αέρος	± 1°C	70% των περιπτώσεων
	ΠΡΟΓΝΩΣΗ ΤΑΣΗΣ	
Διεύθυνση ανέμου	± 20°	90% των περιπτώσεων
Ταχύτητα ανέμου	± 10 km/h (5 κόμβοι)	90% των περιπτώσεων
Ορατότητα	± 200 μ. μέχρι τα 800 μ. ± 30% μεταξύ 800 μ. και 10 χλμ.	90% των περιπτώσεων
Υετός	Εμφάνιση ή μη εμφάνιση.	90% των περιπτώσεων
Νέφωση	± Μια κατηγορία κάτω από τα 450 μ. (1.500 πόδια) Εμφάνιση ή μη εμφάνιση BKN ή OVC μεταξύ 450 μ. (1.500 ποδών) και 3.000 μ. (10.000 ποδών)	90% των περιπτώσεων
Ύψος νεφών	± 30 μ. (100 πόδια) μέχρι τα 300 μ. (1.000 πόδια) ± 30% μεταξύ 300 μ. (1.000 ποδών) και 3.000 μ. (10.000 ποδών)	90% των περιπτώσεων
	ΠΡΟΓΝΩΣΗ ΓΙΑ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ	
Διεύθυνση ανέμου	± 20°	90% των περιπτώσεων
Ταχύτητα ανέμου	± 10 km/h (5 κόμβοι) μέχρι τα 50 km/h (25 κόμβους)	90% των περιπτώσεων
Θερμοκρασία αέρος	± 1°C	90% των περιπτώσεων
Τιμή πίεσης (QNH)	± 1 hPa	90% των περιπτώσεων
	ΠΡΟΓΝΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ, ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	
Θερμοκρσία ανώτερης ατμόσφαιρας	± 2°C (Μέση για 900 χλμ. (500 ν.μ.)	90% των περιπτώσεων
Σχετική υγρασία	± 20%	90% των περιπτώσεων
Ανώτεροι άνεμοι	± 20 km/h (10 κόμβοι) (Όριο διαφοράς τομέα από 900 χλμ. (500 ν.μ.))	90% των περιπτώσεων
Σημαντικά καιρικά φαινόμενα και νέφη διαδρομής	Εμφάνιση ή μη εμφάνιση Τοποθεσία: ± 100 χλμ. (60 ν.μ.) Κατακόρυφη έκταση: ± 300 μ (1.000 πόδια) Επίπεδο πτήσης της τροπόπαυσης: ±300 μ (1.000 πόδια) Επίπεδο μέγιστου ανέμου: ± 300 μ (1.000 πόδια)	80% των περιπτώσεων 70% των περιπτώσεων 70% των περιπτώσεων 80% των περιπτώσεων 80% των περιπτώσεων

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Γ. ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΙΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

(Η καθοδήγηση σε αυτόν τον πίνακα σχετίζεται με το Κεφάλαιο 4 και το Προσάρτημα 3.)

	Surface wind				*Visibility (VIS)*			*RVR*[1] A −10, B −5 (*Time, MIN*), C (*OBS TIME*)			*Present weather*	*Cloud*					*Temperature*	*Pressure (QNH, QFE)*		*Supplementary information*
												Amount				*Type*[2]				
Specifications	Directional variations[3] ≥ 60° and < 180°			Speed variations[3]	Directional variations[4]			Past tendency[5]		Variations[5]		Layers reported if coverage								
	Mean speed		≥ 180°			Special cases Minimum VIS ≠ prevailing VIS		$\lvert \bar{R}_{5(AB)} - \bar{R}_{5(BC)} \rvert$		$\lvert \bar{R}_1 - \bar{R}_{10} \rvert$ > MAX [50 m or 20% × $\bar{R}_{10}$]										
	< 6 km/h (3 kt)	≥ 6 km/h (3 kt)		Exceeding the mean speed by ≥ 20 km/h (10 kt)	General rule	Minimum VIS < 1 500 m or < 0.5 × prevailing VIS	VIS fluctuating and prevailing VIS cannot be determined	< 100 m	≥ 100 m		No general criteria applicable to all the WX phenomena (for specific criteria, see Appendix 3, 4.4.2)	Lowest layer	Next layer >	Next higher layer >	CB[6] or TCU	Identification	No criteria	Parameters reported	Updated if changes > agreed magnitude	Parameter to be included
Local routine and special report	2 min[7] VRB + 2 extreme directions[11]	2 min mean + 2 extreme directions[11]	2 min VRB (no extremes)[11]	2 min Minimum and maximum speed	1 min VIS along the runway(s)	N/A	N/A	1 min N/A[8]				Always	2/8	4/8	Always	CB TCU		QNH QFE[9]	Yes	All[10]
METAR/ SPECI	10 min VRB (no extremes)	10 min mean + 2 extreme directions	10 min VRB (no extremes)	10 min Maximum speed[11]	10 min Prevailing VIS	Prevailing VIS and minimum VIS + direction	Minimum VIS	10 min No tendency observed ("N"); No tendency available, the tendency is to be omitted	Upward ("U") or downward ("D")	1 min Minimum and maximum (instead of 10-minute mean)		Always	2/8	4/8	Always	CB TCU		QNH	No	Recent WX of operational significance and wind shear[12]
Relevant reporting scales for all messages	Direction in three figures rounded off to the nearest 10 degrees (degrees 1 – 4 down, degrees 5 – 9 up)			Speed in 1 km/h or 1 kt; Speed < 2 km/h (1 kt) indicated as CALM	*If* VIS < 800 m; 800 m ≤ VIS < 5 000 m; 5 000 m ≤ VIS < 10 km; VIS ≥ 10 km	*Step applicable* 50 m; 100 m; 1 km; None, given as 10 km or covered under CAVOK		*If* RVR < 400 m; 400 ≤ RVR ≤ 800 m; 800 < RVR < 2 000 m	*Step applicable* 25 m; 50 m; 100 m[13]		N/A	*If* Base ≤ 3 000 m (10 000 ft) (Reference level: Aerodrome elevation[14] or mean sea level for off-shore structures)			*Step applicable* 30 m (100 ft)		Rounded off to whole degrees: up for decimal 5	In whole hPa[15] rounding down for decimals 1 – 9		N/A

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Δ. ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΕΝΟΡΓΑΝΩΝ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ ΣΕ ΟΠΤΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ ΚΑΙ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

(Βλέπε Προσάρτημα 3, 4.3.5 του παρόντος Παραρτήματος.)

1. Η μετατροπή ενόργανων ενδείξεων σε οπτική απόσταση διαδρόμου και ορατότητα, βασίζεται στο Νόμου του Koschmieder ή το Νόμο του Allard, εξαρτωμένου από το εάν ο χειριστής μπορεί να αναμένεται ότι θα αποκτήσει κύρια οπτική καθοδήγηση από το διάδρομο και τις διαγραμμίσεις του ή από τα φώτα του διαδρόμου. Προς το συμφέρον τυποποίησης στις εκτιμήσεις οπτικής απόστασης διαδρόμου, το παρόν Συνημμένο παρέχει καθοδήγηση για τη χρήση και εφαρμογή των κυρίων συντελεστών μετατροπής που θα χρησιμοποιηθούν σε αυτούς τους υπολογισμούς.

2. Στο Νόμου του Koschmieder ένας από τους συντελεστές που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι το κατώφλι αντίθεσης του χειριστή. Η συμφωνημένη σταθερά που θα χρησιμοποιηθεί προς τούτο είναι 0,05 (αδιάστατη).

3. Στο Νόμο του Allard ο συντελεστής που αντιστοιχεί είναι το κατώφλι φωτισμού. Αυτός δεν είναι σταθερά, αλλά μια συνεχής λειτουργία που εξαρτάται από τη φωτεινότητα του βάθους. Η συμφωνημένη σχέση που θα χρησιμοποιηθεί στα ενόργανα συστήματα με συνεχή ρύθμιση του κατωφλίου φωτισμού από ένα αισθητήρα φωτεινότητας βάθους φαίνεται από την καμπύλη του Σχήματος Δ-1. Η χρησιμοποίηση συνεχούς λειτουργίας η οποία προσεγγίζει τη σταδιακή λειτουργία όπως απεικονίζεται στο Σχήμα Δ-1 προτιμάται, λόγω της υψηλότερης ακρίβειάς της, έναντι της σταδιακής σχέσης που περιγράφεται στην παράγραφο 4.

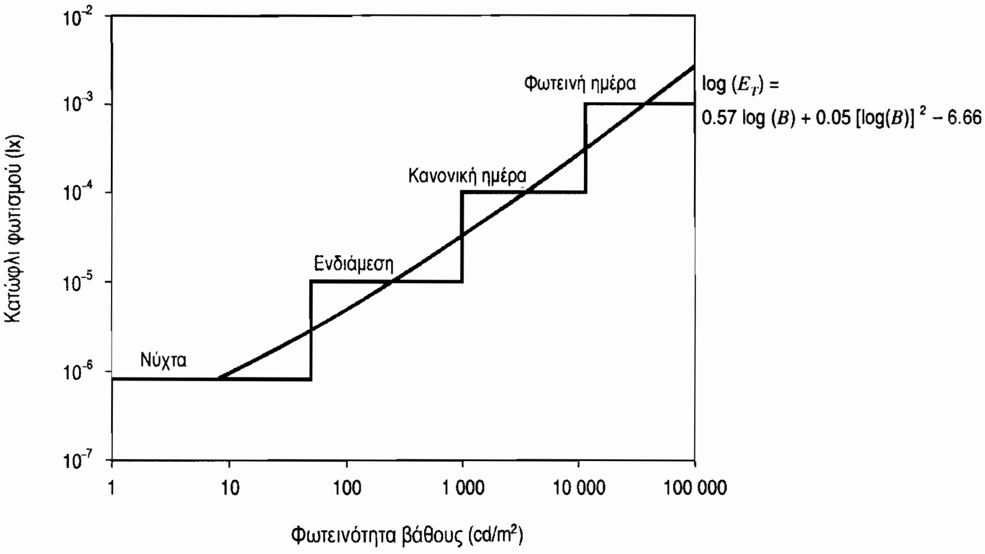
4. Σε ενόργανα συστήματα χωρίς συνεχή ρύθμιση του κατωφλίου φωτισμού, η χρησιμοποίηση τεσσάρων τιμών κατωφλίου φωτισμού ίσης αποστάσεως, με συμφωνημένο εύρος αντιστοιχούσας φωτεινότητας βάθους, είναι κατάλληλη αλλά θα μειώσει την ακρίβεια. Οι τέσσερις τιμές φαίνονται στο Σχήμα Δ-1 με τη μορφή σταδιακής λειτουργίας˙ αυτές συνοψίζονται στον Πίνακα Δ-1 για μεγαλύτερη καθαρότητα.

Σημείωση 1.– Πληροφορίες και καθοδηγητική ύλη σχετικά με τα φώτα διαδρόμου που θα χρησιμοποιηθούν για εκτίμηση της οπτικής απόστασης διαδρόμου περιλαμβάνονται στο Manual of Runway Visual Range Observing and Reporting Practices *(Doc 9328).*

Σημείωση 2.– Σύμφωνα με τον ορισμό της ορατότητας για αεροναυτικούς σκοπούς, η ένταση των φώτων που θα χρησιμοποιηθούν για την εκτίμηση της ορατότητας είναι στη γειτνίαση των 1.000 cd.

Πίνακας Δ-1. Στάδια κατωφλίου φωτισμού

Συνθήκη	*κατώφλι φωτισμού (lx)*	*φωτεινότητα βάθους (cd/m²)*
Νύχτα	8×10^{-7}	≤50
Ενδιάμεσο	10^{-5}	51 – 999
Κανονική ημέρα	10^{-4}	1.000 – 12.000
Φωτεινή ημέρα (ηλιόλουστη ομίχλη)	10^{-3}	>12.000



Σχήμα Δ-1. Σχέση μεταξύ του κατωφλίου φωτισμού E_T (lx) και της φωτεινότητας βάθους B (cd/m^2)

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 19 Νοεμβρίου 2007

Ο Διοικητής ΥΠΑ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

* 0 2 0 2 2 8 7 3 0 1 1 0 7 0 1 2 8 *

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr